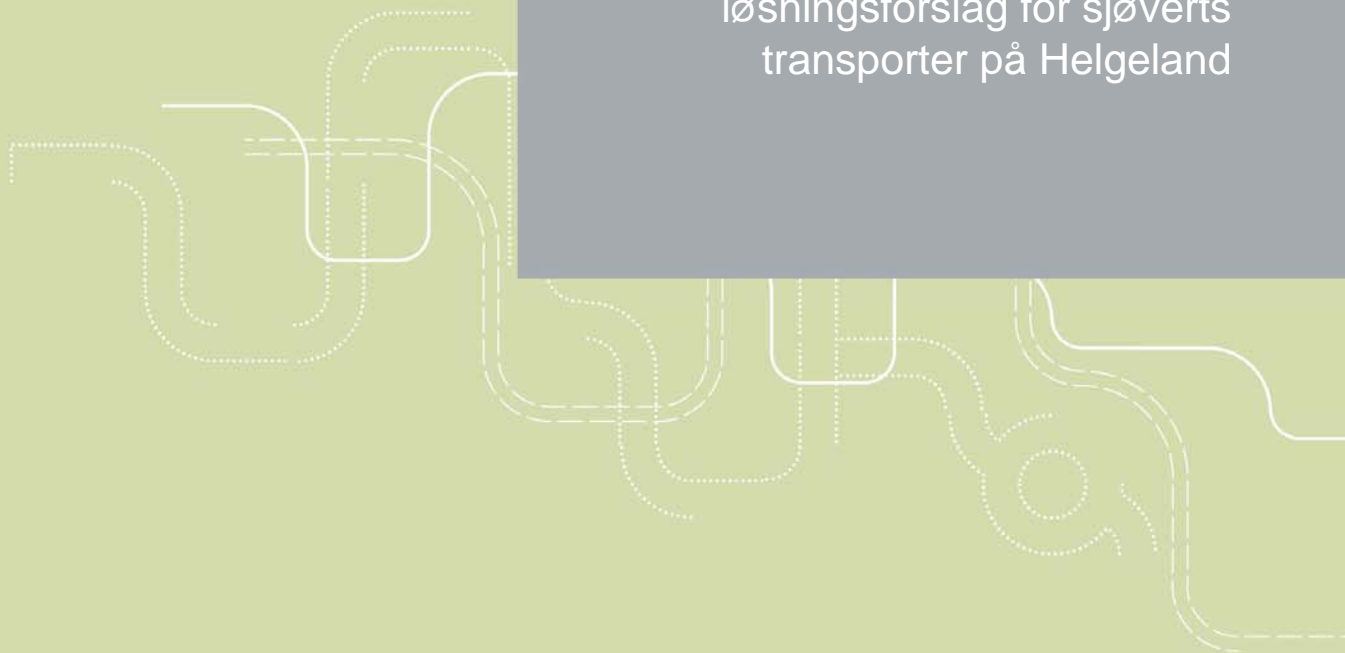




Problemstillinger og
løsningsforslag for sjøverts
transporter på Helgeland



Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transporter på Helgeland

Viggo Jean-Hansen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1088-3 papirversjon

ISBN 978-82-480-1062-3 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2010

Tittel: Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transporter på Helgeland

Forfattere: Viggo Jean-Hansen

Dato: 05.2010

TØI rapport: 1064/2010

Sider 139

ISBN Papir: 978-82-480-1088-3

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1062-3

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Nordland fylkeskommune

Prosjekt: 3539 - Ferger og båtruter i Helgeland.

Prosjektleder: Viggo Jean-Hansen

Kvalitetsansvarlig: Knut Sandberg Eriksen

Emneord: ferge
Helgeland
Hurtigbåt
Kommune

Sammendrag:

I prosjektet har vi innhentet synspunkter om eksisterende og fremtidige behov for sjøvegs transporter fra de 13 kystkommunene på Helgeland. Bakgrunnen er at riksvegfergene er overtatt av fylkeskommunene fra og med 1.1.2010. Nordland fylkeskommune har med prosjektet ønsket å se om det er mulig å oppnå samkjøringsgevinster mellom ferge- og båtrutene. Det er foretatt analyser av transportbehovene for sjøtransport for de av kommunene som har en vesentlig del av bosettingen på øyer uten fast vegforbindelse. En forutsetning for foreslåtte endringer er å ikke øke utgiftene til sjøverts transporter for Nordland fylkeskommune.

Title: Maritime transport in the Helgeland region of Northern Norway

Author(s): Viggo Jean-Hansen

Date: 05.2010

TØI report: 1064/2010

Pages 139

ISBN Paper: 978-82-480-1088-3

ISBN Electronic: 978-82-480-1062-3

ISSN 0808-1190

Financed by: Nordland County Council

Project: 3539 - Future ferry- and boat routes at Helgeland

Project manager: Viggo Jean-Hansen

Quality manager: Knut Sandberg Eriksen

Key words: Ferry
Municipal
speedboat

Summary:

The 13 municipalities of Helgeland in Northern Norway have been asked to state their need for changes in the public supply of seaborne traffic for both ferries and boats. The background is that the county councils took over the administrative responsibility for the ferries serving the national road net by 1.1.2010. With this project Nordland County Council has wanted to identify any possible coordinating effects for the routes of the ferries and the ships serving the area. We have analysed the sea transport demand among municipalities not connected to the national road network under the constraint of seaborne transport within Nordland County Council.

Language of report: Norwegian

Forord

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra samferdselsetaten i Nordland fylkeskommune utarbeidet en rapport om sjøverts rutetilbud på Helgeland. Bakgrunnen for prosjektet er at fergene som betjener riksvegene, er overført fra staten til fylkeskommunene. Arbeidet har dels basert seg på intervjuer med kystkommunene på Helgeland om hvordan de ser på dagens tilbud av sjøtransporter og om hvilke behov de ser fremover for slike transporter. Kontaktpersonene i Nordland fylkeskommune har vært rådgiver Rolf E Hauge foruten samferdselssjef Åshild Pettersen.

Prosjektarbeidet har vært utført av cand oecon Viggo Jean-Hansen, som har skrevet rapporten. Samfunnsgeograf Joachim Rønneberg har deltatt i prosjektet med intervjuer og dessuten laget kartene i GIS format i rapporten. Kvalitetssikringen er utført av cand oecon Knut Sandberg Eriksen. Sekretærleder Unni Wettergreen har utført den endelige redigeringen av rapporten.

Oslo, 15 mai 2010

Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm *Kjell Werner Johansen*
instituttssjef avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Om båt- og fergeruter i Helgeland	1
2 Prioriteringen av trafikantgrupper.....	5
2.1 Skoleskyss.....	5
2.2 Næringslivets og reiselivets transportbehov	6
2.3 Pendlerruter til arbeid og skole	6
2.4 Samfunn uten landverts transportalternativer	7
Små samfunn uten vegløsning	7
3 Om selskapene (rederiene) som driver rutene	9
3.1 Om selskapenes kontrakter med oppdragsgiver	10
Bruttokontrakt	10
Nettokontrakt	10
Om anbud i fergesamband	10
3.2 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved fergesamband på Helgeland.....	12
Hvordan ser dette ut for fergesambandene på Helgeland?	13
4 Bilholdet på Helgeland	15
4.1 Bilholdet per person.....	15
Aldersfordeling og bilhold.....	17
5 Arbeidspendling i dag og fremover	20
Definisjon av pendling.....	20
5.1 Kommuneinterne arbeidsreiser og pendling	20
5.2 Pendling mellom kommuner.....	22
6 Sjøtransport i Tjøttabassenget	25
6.1 En mulig løsning på transportene i Tjøttabassenget	27
6.2 Ulike alternativer for Tjøttabassenget.....	28
6.3 Konklusjon.....	29
7 Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og fastlandet - (FADHA).....	30
Rørbru – er det en mulig teknisk løsning?	31
7.1 Begrunnelsen for FADHA	31
7.2 Dagens undersjøiske vegtunneler i Norge	32
8 Marine Harvests anlegg på Herøy i Nordland	34
8.1 Hva kan en spare inn på?	35
8.2 MH ønsker en bedre forbindelse med fastlandet	35
8.3 Fersk fisk transporter fra Helgeland	35
8.4 Vil Tøventunnelen påvirke transportmønsteret av fersk laks fra MH?.....	36
9 Fastlandsforbindelsen mellom Lovund i Lurøy kommune og fastlandet....	38
9.1 Konklusjon.....	38
10 Diskusjon om nytt fergeleie på Tonneshalvøya.....	40
10.1 Samarbeid med Lurøy og Rødøy om et felles tiltak	41

11 Nordlandsekspressen fra Bodø til Sandnessjøen - bør noe endres?.....	43
11.1 Færre stoppesteder	44
11.2 Bør NEX1 gå helt til Sandnessjøen?.....	46
11.3 Konklusjon.....	47
12 Fjordlast.....	51
13 Bilateralt samarbeid mellom kommuner.....	53
13.1 Kommuner bør samarbeide mer	54
14 Kart over dagens ferge- og båtruter	55
Referanser.....	63
Vedlegg.....	65
Sjøverts trafikkbehov for kommunene på Helgeland	65
1 Kortsiktige tilpasninger kommunene påpeker	65
2 Løsninger som kommunene foreslår på lang sikt	66
3 Referater fra møter med kommunene	67
3.1 Møte med Vevelstad kommune	68
3.2 Vegas utfordringer innen sjøverts transporter	73
Behandling i Formannskapet - 22.04.2010:.....	77
3.3 Herøy - problemstillinger rundt sjøverts transporter	79
3.4 Dønna – problemstillinger	82
3.5 Intervju med Leirfjord kommune	88
3.6 Nesna kommune intervju	90
Brev fra ordfører i Nesna 26.04.2010.....	93
3.7 Formannskapsmøte i Lurøy kommune 3. februar 2010.....	95
3.8 Træna kommune	99
3.9 Møte med Rødøy kommune 4. feb. 2010	104
3.10 Sømna kommune	108
3.11 Brev fra Sømna og Brønnøy	109
3.12 Bindal kommune.....	111
3.13 Alstahaug kommune	113
4 Beskrivelse av bosetting og næringsliv på Helgeland	119
4.1 Studieområdet	119
5 De enkelte kommuner	121
5.1 Vevelstad	122
5.2 Vega	124
5.3 Herøy	125
5.4 Dønna.....	127
5.5 Lurøy.....	128
5.6 Træna	129
5.7 Rødøy.....	130
5.8 Nesna	132
5.9 Leirfjord	133
5.10 De øvrige 4 kommunene på Helgeland.....	135

Sammendrag:

Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport på Helgeland

I prosjektet har TØI fått i oppdrag av Nordland fylkeskommune å innhente synspunkter om eksisterende og fremtidige behov for sjøvegs transport fra de 13 kystkommunene på Helgeland. Bakgrunnen er at riksvegfergene er overtatt av fylkeskommunene fra og med 1.1.2010. Nordland fylkeskommune har med prosjektet ønsket å se om det er mulig å oppnå samkjøringsgevinster mellom ferge- og båtrutene. Det er foretatt analyser av transportbehovene for sjøtransport for de av kommunene som har en vesentlig del av bosettingen på øyer uten fast vegforbindelse. En forutsetning for foreslåtte endringer er å ikke øke utgiftene til sjøverts transport for Nordland fylkeskommune.

1 Prioritering av reiseformål av sjøverts transport i Nordland

Befolkningen i Helgeland¹ bor kystnært. Landtransport har faktisk sine begrensninger i dette området fordi det ikke er mulig å kjøre ”rundt” som tilfellet ofte er i fjordstrøk i Sør-Norge. På Helgeland er det ofte ikke andre alternativer enn sjøtransport. Derfor må slike tilbud vektlegges på en helt annen måte enn i Sør-Norge.

Hva tas hensyn til å prioritere offentlig midler båt- og fergeruter i Nordland?

Samferdselsråden i Nordland har gitt følgende prioriteringsliste (i prioritert rekkefølge):

1. Skoleskyss (lovpålagt skyss)
2. Nærings- og reiselivets transportbehov
3. Pendlerruter til arbeid og skole
4. Samfunn uten landverts transportalternativer
5. Små samfunn uten vegløsninger i Nordland (mht kystkultur og bosetting)

2 Operatørselskapene på Helgeland

Det er tre selskaper som driver båt og fergerutene på Helgeland og disse driver også slike ruter i andre deler av Nordland. Det er derfor vanskelig å vurdere hvor stor fortjeneste (dersom det er noen) selskapene har på sin aktivitet i bare Sør-Helgeland. Selskapene er:

¹ Følgende 13 kommuner er definert som kystkommuner i Helgeland Bindal, Sømna, Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Herøy, Dønna, Leirfjord, Lurøy, Træna, Nesna, Rødøy.

- Veolia Transport Nord AS (heretter Helgelandske)
- Torghatten trafikkelskap as
- Torghatten Nord as

På Helgeland er Helgelandske størst, mens Torghatten Nord er noe større enn Torghatten trafikkelskap. Av de 34 rutene driver Helgelandske 18 ruter. Helgelandske er særlig store på fergesiden.

Tabell S1 Antall ruter fordelt på selskapene som operer på Helgeland.2009.

	Helgelandske	Torghatten trafikkelskap	Torghatten Nord	I alt
Båtruter	5	4	6	15
Fergeruter	13	3	3	19
Alle sjøverts ruter	18	7	9	34

Kilde: Ruteinformasjon Nordlands fylkeskommune

3 Operatørenes kontrakter

Det er to typer av kontrakter som benyttes av offentlig myndigheter når de skal anbudsette ruter som operatørene (selskapene) kan konkurrere om. Disse er definert under.

Ved bruk av **bruttokontrakt** har bestilleren, det vil si fylkeskommunen eller dennes administrasjonsselskap inntekts- og markedsansvaret. Bestilleren fastsetter rutestruktur og frekvens og godtgjør operatøren for den produksjonen de leverer. Bruttokontrakter kan suppleres med økonomiske incitament knyttet til passasjervekst og trafikkinntekter.

Ved bruk av **nettokontrakt** har operatøren inntekts- og markedsansvaret. Selskapet (operatøren) påvirker i stor grad rutestruktur, frekvens og markedsføring i samarbeid med oppdragsgiveren. Trafikkinntektene inngår som en del av den totale godtgjørelsen og skal stimulere til økte inntekter.

Alle fergerutene som Statens vegvesen Nordland skal sette ut i samarbeid med Nordland fylkeskommune (Nfk), er anbud med nettokontrakter. For hurtigbåtene er alle anbud for Nordland fylkeskommune bruttokontrakter.

Usikkerheten i de fremtidige billettinntekter er en viktig variabel som må prises av operatøren i en nettokontrakt. Dersom dette prises høyt, vil det være en gevinst for oppdragsgiver å ha en bruttokontrakt der han selv har kontroll med dette. På den annen side regnes selskapene (operatørene) å ha bedre innsikt i usikkerheten i billettinntektene enn oppdragsgiver.

Effektivitetsgevinster i fergedriften er beregnet for en del fergesamband i Norge. Her er konklusjonene i analysen til Bråthen S et al (2004).

Tabell S2 Noen funn som er hentet fra Bråthen et al (2004).

Karaktertrekk ved fergesambandet	Forskjeller i effektiviteten (funn)
Overfartstid	Minimal virkning å på effektivitet
Antall anløp	Ulike innvirkning på effektiviteten
Fjordsamband/Havsamband	Fjord har høyere effektivitet enn Hav
Anbud eller ikke anbud i fergesambandet	Anbud har positiv effekt på effektivitet
Forskjell mellom sommer- og vintertrafikken	Store forskjeller bidrar til å øke effektiviteten

TØI rapport 1064/2010

Vi må også ta med en anbefaling gjort i et arbeid av (Hervik og Bråthen, 2003). Her er den generelle konklusjonen at ”det synes å være korrelasjon mellom lønnsvekst og trafikkvekst i en oppgangskonjunktur, og at man derved kan oppleve å bomme på lønnsveksten, men tar dette inn igjen ved å få en høyere trafikkvekst.” Videre heter det som en reservasjon ”det kan være at vi ikke vil finne dette for alle samband. Det er nemlig slik at i oppgangskonjunkturer så får vi en entydig sammenheng med økt utflytting fra distriktene. Vi kan derved komme til å se at vi ikke vil ha en slik positiv korrelasjon mellom inntekts- og trafikkutvikling i utkantsamband.”

For fergesamband på Helgeland gjelder nok den siste reservasjonen som gjøres av forfatterne. Det kan derfor være et moment for at usikkerheten med bruttokontrakter her kan være større enn for fergesamband som ligger i mer sentrale strøk.

4 Viktigheten for samfunnene på Helgeland av ferger og båtruter

Fergene - er det en del av veisystemet eller er de en del av kollektivtransporten? Dette er et tilbakevendende spørsmål for hvordan en skal finansiere fergene. Dersom fergene er en del av veien slik Vegdirektoratet ser det, er det rimelig at en prioriterer fergestrekningene som binder sammen veien til et samlet vegnettverk. Men dersom en ser på fergene som en del av kollektivtransporten, er det mer rimelig å se det en bruker til ferger opp i mot det en f eks bruker til andre kollektive transportmidler som buss og hurtigbåter.

Jo høyere bilholdet er, dess viktigere er fergene for samfunnet. Dessuten er potensialet for eventuell fastlandsforbindelser som bro eller tunneler stort når ”alle” har tilgjengelighet til en bil.

Sammenligner vi tallene for Nordland fylke, ser vi at det er i noen få kommuner på Helgeland høyere bilhold enn gjennomsnittet for hele fylket. Dette er bare i kommunene Sømna, Leirfjord og dessuten i Vevelstad.

Noen kommuner har lavere vekst i bilholdet enn Nordland fylke. I Leirfjord og Vevelstad er det større vekst i bilholdet i kommunen enn vi finner i Nordland fylke.

Hva er årsaken til at det er vekst i bilholdet?

Det er særlig to – tre årsaker til vekst i bilholdet:

1. Økt disponibel inntekt i husholdningen (bilhold og eierskap er ofte knyttet til husholdningen)
2. Sammensetningen av befolkningen fordelt på antall husholdninger – dvs flere husholdninger per 1000 bosatte personer. F eks dersom det blir flere enslige, er det sannsynlig at bilholdet i befolkningen øker.
3. Endret arbeidsmarked kan gi økt behov for bil – som eksempel her kan være at det på Vevelstad relativt sett flere personer som får arbeid utenfor kommunen. Dette vil da gi økt bilhold i kommunen.

Antakelig er 2 og 3 viktigere årsaker enn 1 til at vi får større økning i bilholdet i en kommune på Helgeland enn det er i hele fylket. Det er mindre sannsynlig at en får signifikant bedre økonomisk evne innen en kommune enn hele fylket. Det

typiske er at veksten i bilholdet er svakere i kommunene på Helgeland enn i hele fylket.

5 Desentralisert bosetting i kommunene

Rangeringen av desentralisert bosetting viser at kommunene Rødøy, Lurøy kommer ut med en rangering som gir dem det største interne transportbehovet for sjøverts transporter (stort behov for skyssbåt). Deretter kommer Vevelstad, Nesna og Herøy. Vega og Træna som begge har en noenlunde sentralisert befolkningsstruktur på riktignok på en øy kommer. Til slutt kommer Dønna.

Det er klart at behovet for reiser ikke øker proporsjonalt med antall personer som bor på en øy. Men sannsynligheten for at en trenger skyss fra en øy til en annen, øker med innbyggertallet på øya. Likeledes øker transportbehovet med antall øyer som må betjenes (f eks ved stopp etter behov).

6 Tjøtta bassenget

En mulig løsning er å legge et fergeleie midt på Hamnøya på Vevelstad med en fast bro over til Vevelstad. Dersom tunnelen mellom Vevelstad og Horn blir realisert, vil befolkningen på Vega kunne benytte denne. De vil da få en kortere fergetur over til Hamnøya enn dagens tur til Horn på Brønnøy. Dette vil bedre nyttekostnadsbrøken på tunnelen mellom Vevelstad og Horn som uten denne forbindelsen ble beregnet til -0,03 dvs om lag 0. Med Vega trafikken vil n-k brøken bli klart positiv. Det vil si at tunnelen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. Det vil bli en tilleggs kostnad ved å anlegge en fast bro mellom Hamnøya og Vevelstad og et fergeleie på Hamnøya. Men en slik løsning vil binde sammen Vega og Vevelstad til Brønnøysund på en unik måte med tanke på en evt kommunesammenslåing av kommunene rundt Tjøttabassenget. (Ylvingen må som i dag anløpes etter behov.) Vega har tenkt at dette er en utvikling som vil måtte skje en gang forutsatt at antall kommuner i Nordland fylke skal reduseres.

7 Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og Alstahaug (FADHA)

Det er utredet tre alternativer for en fastlandforbindelse mellom Herøy/Dønna i en rapport av Asplan Viak på oppdrag fra styringsgruppen for FADHA (Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og Alstahaug). Krysningen over fjorden fra Dønn/Herøy til Alstahaug er fra 11,5 og 13 km i alternativene.)

Tre alternativer er vurdert av Asplan Viak. Det er to alternativer en har sett som mest sannsynlige å gjennomføre. Dette er de to nordligste alternativene (alt 1 og 2). Det sørligste alternativet vil ha noe høyere kostnad og inneholder en enda lenger tunnel enn de to som er foretrukket.

Alternativ 1 går lengst nord fra Dønna kommune (litt sør for dagens fergeleie på Bjørn) til Alstahaug sør for Sandnessjøen. Asplan Viak har konkludert med at det er mulig å bygge en slik tunnel. Kostnadene ved å bygge den er anslått til 1,14 mrd kr.

Alternativ 1 er den dypeste tunnelen som går fra Dønna til Alstahaug under Alstenfjorden. Alternativ 2 går lenger sør fra Herøy til Alstahaug nord for Søvik.

Begge alternativene er kostnadsberegnet til om lag det samme (1,15 mrd kr) og de er om lag like lange. Det kan være andre aktuelle løp som ikke er utredet i rapporten.

Hovedbegrunnelsen for tunnelen er at fisketransportene får økt fleksibilitet og pålitelighet fra Herøy til fastlandet. Men en slik forbindelse er ikke noen god løsning for tunge fisketransporter. Dersom det oppstår brann i motoren på tunge biler eller andre uhell i så lange og bratte stigninger som tunnelen forutsetter, kan det bli innført restriksjoner på trafikken med tunge kjøretøy. (Foreløpige beregninger foretatt av Statens vegvesen Nordland gir indikasjoner på at dette kan forekomme hyppigere enn en vanligvis har i tunneler som er kortere og mindre bratt.) Da vil en være mer tjent med dagens løsning.

Det er dessuten usikkert hvor lenge fersk fisk til Europa vil gå på vei i hvert fall fra Nord-Norge. Toven tunnelen blir ferdig i slutten av 2013 eller i 2014. Da kan det skje at en får til et knutepunkt på Drevja mellom bil og jernbane (og senere flyplass). Det er ikke usannsynlig at en får rimeligere transporter med tog fra Drevja til Oslo og muligens videre ned i Europa, men dette er mer usikkert. Da kan fisken transporteres i kjølecontainere på skip og lastes fra skip til bil f eks til Søvik eller en annen havn eller mottakssted.

8 Fisketransporter

Marine Harvest (MH) er en stor fiskeprodusent og slakteri med 150 ansatte i Herøy kommune. De er svært opptatt å få en bedre forbindelse til fastlandet for å frakte fersk fisk raskt frem til markeder i og utenfor Europa. Årsaken er at de har fokus på ledetiden på transportene til kunden. Fabrikksjefen på MH presiserer at oppdrettsnæringen har ekspandert vesentlig de senere år. Oppdrettsnæringen planlegger allikevel med fortsatt god utvikling med større volumer enn en ser i dag for årene som kommer. MH mener derfor at den transportløsningen i dag en har på Herøy, må forbedres vesentlig dersom fabrikken skal kunne forbli på Herøy. Marine Harvest mener med dette at enten må det settes inn større fergeressurser mellom Herøy/Dønna og Alstahaug eller så må FADHA tunnelen under sundet gjennomføres.

Logistikksjefen på MH mener at åpningen av Toven tunnelen i 2013/14, gir en helt ny hverdag for transportørene (lastebil). Dette blir en stor forbedring. På spørsmål om en da vil velge å transportere den ferske fisken i jernbanecontainere fra f eks Drevja eller Mo i Rana, stiller MH seg åpen. Det er i dag et prosjektsamarbeid mellom MH, Herøy kommune og Bring om å transportere to semitrailere daglig på jernbanen fra Mo i Rana. Semitrailerne blir lastet over på toget og fraktet til Alnabru.

Jernbanen frakter semitrailerne til Alnabru der de blir fraktet videre med bil. Hvor de da går videre er usikkert fordi salget av laksen foregår mens den transporteres på toget. Mest sannsynlig er det imidlertid at den fraktes videre med bil til Kontinentet.

Toventunnelen kan medføre at dette transportopplegget styrker seg og evt at en får til en omlastingsstasjon på Drevja i utgangen av tunnelen. En vil da spare 72 km som er avstanden fra Drevja stasjon til Mo i Rana. Antakelig vil denne løsningen være avhengig av mengden fersk laks som en velger å frakte med tog til Alnabru.

9 Fastlandsforbindelsen Lovund - fastlandet

Konklusjon på arbeidene med fastlandsforbindelser fra øysamfunnene ute i havet til fastlandet er at dette er beregninger som en må foreta for å finne ut hvilken eller hvilke forbindelser det er mulig å få til ut i fra ingeniørtekniske forutsetninger og begrensninger som finnes. Men ut i fra rene økonomisk betraktninger vil slike forbindelser ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Den beste løsningen mht økonomisk kostnad i forhold til gevinst for trafikkantene vil være at flest mulig kan benytte den nye infrastrukturen som f.eks en bru eller undersjøisk veitunnel. Det betyr igjen at det er nødvendig med et samarbeid mellom berørte kommuner der noen kanskje får mer enn andre, men at alle kommer bedre ut enn dagens løsning med sjøverts transporter.

Infrastrukturen skal kunne brukes av flest mulig trafikanter. Dette bør være et hovedpunkt i et område med liten befolkning og store samferdselsmessige utfordringer som Helgeland. Gjennomføring av prosjekter som fremstår som samfunnsøkonomisk ulønnsomme krever en klar distriktpolitisk eller næringspolitisk prioritering. Nyttekostnadsanalysen er bare en del av beslutningsunderlaget, og samfunnet kan ta en avgjørelse som er en politisk valgt løsning uten noe støtte i en nyttekostnadsanalyse.

10 Fergeleie på Tonneshalvøya

Tonneshalvøya er delt i to mellom de to øy kommunene Lurøy og Rødøy. Dagens ferge går fra Kilboghavn i Rødøy kommune til Jektvik og videre til Rødøy, Gjerøy, Selsøyvik, Storselsøy og Nordnesøy i Rødøy kommune. Det er i dag MF Fykan (med en kapasitet på 35 personbilekvivalenter) som utfører transporten.

Begge kommuner ønsker et nytt fergeleie på Tonneshalvøya i tillegg til dagens fergeleier. Lurøy kommune ønsker fergeleie lagt til sin del av Tonneshalvøya, mens Rødøy kommune ønsker primært å ivareta transporten til en veiløs bygd. (Klubbvik ved Gjersvik har liten bosetting, men det er 4-5 gårdsbruk som er avhengig av transporter til og fra gårdsbrukene.)

For at en skal fremme et forslag om et nytt fergeleie bør et utvalg fra kommunestyrene i Lurøy og Rødøy bli enige om med hva de ser som lokalpolitisk mulig å få til og så fremme et felles forslag om det til Nf. Fergen går stort sett i farvann som ligger i Rødøy kommune, men har samferdselsmessige gevinster for personer som er bosatt i Lurøy kommune.

Forutsetningene for å gjennomføre en nyttekostnadsanalyse av et infrastrukturtiltak er at kostnadene for tiltaket er beregnet, og dessuten bør det være lokal enighet om at tiltaket bidrar til nytte for samfunnet. I dette tilfelle er det tvil om hvilket tiltak som bør utredes videre.

11 Nordlandsekspressen (NEX1)

NEX1 anløper 23 steder inklusive start- og endepunkt som er Bodø – Sandnessjøen. NEX1 binder sammen persontransporten i fylket mellom fylkeshovedstaden og regionhovedstaden for Helgeland (Sandnessjøen).

Det er to spørsmål som reises om anløpene til MS Steigtind:

- Bør antall stoppesteder reduseres slik at reisetiden blir kortere?
- Bør den gå helt til Sandnessjøen eller snu tidligere som f eks Nesna?

Anbefalingen vil være å kjøre hele ruta Bodø - Sandnessjøen, men å kutte et stopp i Rødøy, et på Lurøy og dessuten kutte ut Handnesøya på Nesna. Dette vil gi anslagsvis 30- 40 minutter kortere reisetid med NEX1 mellom Bodø og Sandnessjøen avhengig av hvilke stoppesteder som kuttet. Det forutsettes at kommunene i så fall legger opp et ruteopplegg som mater inn de passasjerene som blir berørt til alternative stoppesteder.

En alternativ løsning er ikke å anløpe Sandnessjøen, men å snu ruta på fergestedet Levang i Leirfjord etter Nesna. Dersom en skreddersyr en korresponderende buss og evt en godsbil som kan ta med godset som er med NEX1, vil passasjerene til og fra Sandnessjøen få kortere reisetid til og fra Nesna sammenlignet med å reise med dagens NEX1. Dessuten vil Nf spare en del på å benytte en buss i stedet for en hurtigbåt på de 34 km (langs veien) fra Levang i Leirfjord til Sandnessjøen. Passasjerene som skal ta NEX1 til Bodø, vil da i stedet måtte gå på en buss i Sandnessjøen som korresponderer med NEX1 på Levang. Det er selvfølgelig en ulempe at passasjerer som skal fra Sandnessjøen til Bodø, må ta buss først før de kan gå om bord i NEX1. Men i og med at reisetiden blir kortere, kan muligens dette aksepteres. Det blir da ingen ventetid for de reisende på Levang.

12 Fjordlast

Fjordlast er en godsbåt som går i fast rute mellom Bodø i nord og Nesna i sør. Driften er subsidiert av Nordland fylkeskommune. Fjordlast er stasjonert i Bodø. På en rundtur anløper Fjordlast teoretisk sett 35 anløp inklusive endestasjonene Bodø og Nesna. På Helgeland anløpes i alt 29 steder på Helgeland fra Vågaholmen i nord til Nesna i sør på sin rute fra Bodø tilbake til Bodø igjen. Den foretar to slike rundturer per driftsuke.

Fjordlast betjener 4 kommuner på Helgeland. Først og fremst anløper Fjordlast steder i Rødøy (18 mulige anløp). Lurøy anløpes med 7 mulige anløp, mens Nesna har 3 og Træna 1 anløp per rundtur av Fjordlast.

I dag støtter Nf driften av Fjordlast med om lag 6 mill kr årlig. Årlig håndterer Fjordlast 4400 tonn på sine 4 ukentlige turer (2 rundturer fra Bodø – Nesna – Bodø). På hver tur fraktes om lag 20 tonn. Det vil si at hvert håndtert tonn subsidieres frakten med om lag 1400 kr.

Matvarepriser og priser på andre varer som fås kjøpt lokalt på de øyene som Fjordlast anløper ville vært anslagsvis 5 % dyrere dersom Nordland fylkeskommune ikke hadde subsidiert driften av Fjordlast. Men varene i butikker liggende i utkantstrøk er gjerne dyrere enn på steder der det finnes konkurrerende tilbud blant butikkene. Tjenestene fra Fjordlast kan en si reduserer ulempen for dem som bor på øyene både på grunn av at prisene blir lavere enn de ellers ville ha vært. Det viktigste er at tjenesten bidrar til å opprettholde driften for butikker på øyer med et begrenset kundegrunnlag. Transporten med ferskvarer er viktig for kundene slik at de kan handle lokalt og slipper å måtte reise til f eks Sandnessjøen for å handle.

13 Bedre bilateralt samarbeid mellom kommuner

Det er viktig å få til et bedre samarbeid mellom kommunene på Helgeland om felles sjøverts løsninger.

Vevelstad og Vega - Fergeløsninger, hvordan utvikle felles løsninger via en prioritering som er viktige for begge kommuner?

Herøy, Dønna og Alstahaug – som har klart å få til et samarbeid via FADH og delvis også gjennom interessefellesskapet på turistsiden HALD (Leirfjord er også med her).

Rødøy, Lurøy og Træna – Flere øyer er delt mellom Lurøy og Rødøy med anløp av hver sin hurtigbåt på hver sin side av øya selv om det er veiforbindelse. Kan en få noe mer ut av ressursene ved å samkjøre tjenestene i de to kommunene? Træna er med fordi ruteendringer på Lurøy og Rødøy ofte også angår befolkningen på Træna.

Rødøy og Lurøy – fergeleie på Tonnes/Gjersvik er i hvert fall en sak som en burde kunne få bedre dialog mellom kommunene. Dersom en hadde blitt enig om en sak som går i favør til f eks Lurøy, kan Rødøy kanskje få noe annet i gjengjeld fra Lurøy.

Intervjuer med kystkommunene på Helgeland

Sjøverts trafikkbehov for kommunene på Helgeland

For å gi en oversikt over resultatene fra intervjuene med kommunene har vi delt opp behovene for tilpasninger av de sjøverts tjenester kommunene har signalisert behov for på kort sikt og på lengre sikt.

De kortsiktige behovene dreier seg ofte om rutetilpasninger og ønske om bedre materiell (ferger og hurtigbåter).

De langsiktige behovene kommunene påpeker er å se på nye løsninger gjerne knyttet til infrastrukturen (farled, fergeleie eller fastlandsforbindelse).

Kortsiktige tilpasninger kommunene påpeker

Tabell VI.1 Trafikkbehov på kort sikt signalisert fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Skyssbåt	Hurtigbåt	NEX1	Ferge	Fjordlast
Vevelstad	Fornøyd	Har ikke	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Vega	Har ikke	Forslag til besparelser	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Herøy	Fornøyd	Fornøyd	Kommentar	Kommentar – forslag til besparelser	Ingen
Dønna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Leirfjord	Har ikke	Har ikke	Kommentar	Kommentar	Ingen
Rødøy	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar	Fornøyd
Alstahaug	Ingen	Ingen	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen

I intervjuene er det knyttet kommentarer til alle de boksene der det står ”kommentarer”. Her kommer kommunene med forslag til endringer i forhold de er mindre fornøyd med i dag. Dette er derfor viktig informasjon til ruteplanleggere for nye ruter som skal anbudsutsettes neste gang.

Det er foreslått endringer som gjelder kommunens egne interne ruter, ruter mellom kommunen og nabokommunen og i noen tilfeller også til andre kommuners ruter.

Løsninger som kommunene foreslår på lang sikt

Dette er mer fundamentale ønsker som kommunene som ble intervjuet har til ferger og infrastruktur knyttet til fjordkrysninger, fergeleier og farleder.

Tabell V2.1 Langsiktige ønsker om nye løsninger mht sjøtransport fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Ferge (kabelferge)	Fergeleie	Farled	Bru	Fastlandsforbindelse
Vevelstad	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Undersjøisk tunnel
Vega	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen
Herøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Dønna	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Fastlandsforbindelse
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Leirfjord	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Sundbrua	Helgelandsbrua
Alstahaug	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Ingen

Kommunene har sett på tre ulike fastlandsforbindelser som er kommentert med egne avsnitt i rapporten. Dette er:

- Undersjøisk tunnel Horn i Brønnøy - Vevelstad
- FAHDA Fastlandsforbindelsen Herøy/Dønna/Alstahaug
- Lovund-Stokkvågen (Lurøy) undersjøiske tunneler og broer
- Bru mellom Hamnøya og Vevelstad

Videre er det fra kommunene foreslått flytting eller opprettelse av nye fergeleier som regel på bekostning av tidligere fergeleier. Dette er forslagene om nye fergeleier:

- Vistnesodden (Vevelstad) mot at dagens fergeleie på Forvik nedlegges
- Fergelei på vestsiden av Hamnøya mot at dagens på Vågsodden på Hamnøya nedlegges (Vevelstad)
- Levang-Nesna/Rørvika-Segelneset (Nesna og Leirfjord) der en ny kabelferge opprettes

Nye ferger som er foreslått:

- Igerøya-Tjøtta-Horn (Vega)
- Kabelferge Hamnøya-Vevelstad (enkel type) (Vevelstad)
- Kabelferge Segelneset – Rørvika (svensk type) (Nesna og Leirfjord)

Summary:

Maritime transport in the Helgeland region of Northern Norway

The Helgeland region is situated in the county of Nordland in Northern Norway.

1 Priorities of the seaborne public transport

The people in Helgeland¹ live along the coast. Use of road transport is not possible in many areas in the region because of the fjords and islands. This means that the public supply of both passenger and freight transport is of vital importance for the population in this region.

What is a fair allocation of available public funding for ferry and shipping services for the people of Helgeland?

The county administration in Nordland has defined the following list of priorities:

1. Transport of school children
2. Industry transport needs
3. Commuting to work and school
4. Serving islands and areas with no alternatives
5. Small societies without roads, in order to protect the coastal culture

2 Operators of the seaborne transport

There are three operators that have transport contracts of public seaborne traffic at Helgeland. The biggest company is Helgelandske which operates 18 of the 34 seaborne routes. Torghatten Nord operates 9 and Torghatten trafikksselskap operates 7 of the public ferry and ship routes.

Tabell S1 Coastal routes operated in Helgeland.2009.

	Helgelandske	Torghatten trafikksselskap	Torghatten Nord	Helgeland
High speed boat routes	5	4	6	15
Ferry routes	13	3	3	19
Alle seaborne routes	18	7	9	34

Source Routes' information administered by Nordland County

¹ There are 13 municipalities defined as coastal areas in Helgeland region; Bindal, Sømna, Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Herøy, Dønna, Leirfjord, Lurøy, Træna, Nesna, Rødøy.

3 The type of contracts

There are two types of contracts offered by Nordland county to the operators. In a *net* contract, the operator carries the market risk. If the operator is able to attract more customers, he obtains an extra profit. In a *gross* contract, the revenue is kept by the public body, which, however, covers the cost of the operator up to an agreed level.

There is no conclusive evidence as to which contract type is more efficient. Some characteristics have been summed up by Bråthen S et al (2004), see table below.

Table S2 Some findings from Bråthen et al (2004).

Ferry link characteristics	Efficiency effects
Duration of a crossing (one sailing)	Small effect
Number of crossings during a period	Variable effects
Fjord crossings or sea links	Fjord crossings are more efficient than sea links
Tender or not tender for the ferry link	Tendering has positive effect
Big difference in demand between summer and winter	Increased efficiency of ferry link

TØI rapport 1064/2010

Hervik and Bråthen (2004) conclude that there is a positive correlation between wage increases and traffic growth in periods of economic booms. If the operator has not foreseen wage increases in his tender, there is a possibility of recovering the operating loss by expanding the operations in response to increased demand. But in remote areas as Helgeland one may not experience this effect. In Helgeland a boom will give increased depopulation as people tend to move to central areas where the job possibilities are more plentiful.

4 The importance of maritime transport to the coastal areas of Helgeland

Are the ferry links part of the road network or is it a form of public transport? This is a question often asked in the coastal areas. The road authorities consider ferry links an integral part of the road network. To the extent, however, that the links are viewed as public transport, they can be compared to a bus service.

If the car ownership is high, this suggest looking at ferry links as part of the road network. In some of the municipalities of Helgeland the car ownership is as high as in the county of Nordland. Some municipalities have higher car ownership rates than the county average (Leirfjord, Sømna and Vevelstad).

Why does car ownership increase?

There are several reasons for this. The most important are increase in the household's disposable income, reduction of the average size of households, and increased labor market opportunities to those possessing a car.

For the areas in Helgeland the two last reasons are the most important.

1 Om båt- og fergeruter i Helgeland

Befolkningen i Helgeland¹ bor kystnært. Landtransport har faktisk sine begrensninger i dette området fordi det ikke er mulig å kjøre ”rundt” som tilfellet ofte er i fjordstrøk i Sør-Norge. På Helgeland er det ofte ikke andre alternativer enn sjøtransport. Derfor må slike tilbud vektlegges på en helt annen måte enn i Sør-Norge.

Hva tas hensyn til å prioritere offentlige midler båt- og fergeruter i Nordland?

Fylkestinget i Nordland har vedtatt følgende prioriteringsliste (i prioritert rekkefølge):

1. Skoleskyss (lovpålagt skyss)
2. Nærings- og reiselivets transportbehov
3. Pendlerruter til arbeid og skole
4. Samfunn uten landverts transportalternativer
5. Små samfunn uten vegløsninger i Nordland (mht kystkultur og bosetting)

En kommentar til både den totale offentlige økonomiske rammen i tilskuddene til båt- og fergeruter og til prioriteringen av tilbudene er at fylkeskommunen burde ta stilling til hvilke kriterier bør utløse budsjettmidler.

I Nordlands fylkeskommune (heretter Nfk) reviderte budsjett for 2010 er det avsatt 256 mill kr til båtruter og 340 mill kr til fylkesfergene i driftsmidler i 2010 i Nordland. I alt 596 mill kr. Det er dette som fylkeskommunen har prioritert til sjøtransport for den stedlige kystbefolkning.

Dersom vi ser på antall ruter i Nordland og innen kystområdene på Helgeland er forholdet som vist i tabellene nedenfor.

Tabell 1.1 Båt- og fergeruter i regi av Nordland fylkeskommune (Nfk). 2009.

Område	Båtruter	Fergeruter	I alt
Helgeland	15	14	29
Resten av Nordland	16	8	24
Nordland	31	22	53

TØI rapport 1064/2010

Kostnadene per båtrute er (256 mill kr fordelt på 29 båtruter) om lag 8 mill kr per båtrute. Tilsvarende tall for fergeruter er 11 mill kr. Det er altså i gjennomsnitt dyrere å drifte en fergerute enn en båtrute. Vi ser av tabellen over at på Helgeland er det en overvekt av fergeruter sammenlignet med resten av fylket. Regner vi ut

¹ Følgende 13 kommuner er definert som kystkommuner i Helgeland Bindal, Sømna, Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Herøy, Dønna, Leirfjord, Lurøy, Træna, Nesna, Rødøy.

fra gjennomsnittet skulle Helgeland ha 340 av de 596 mill kr som er bevilget. Har Helgeland så stor bevilgning av de felles midlene?

Dersom vi tar hensyn til turlengden, bør rutene i Helgeland få mindre av de 596 mill kr. Helgeland burde da ha mottatt 288 mill kr. (Dette er fordelt 122 mill kr til båtrutene og 166 mill kr til fergerutene).

Dette baserer seg på at tilskuddene på en båtrute får 96 000 kr per minutt turlengde per år (256 mill kr dividert på 2665 minutter turlengde i Nordland (tabell 2.2)) som er gjennomsnittet for hele Nordland. Fergen får regnet på tilsvarende måte hele 146 000 kr per minutt turlengde pr år. Vi ser av tabellen under at fergerutene på Helgeland i gjennomsnitt er kortere enn for resten av Nordland.

Tabell 1.2 Gjennomsnittlig turlengde per båt- og fergerute. Antall minutter per turlengde.

Område	Båtruter	Fergeruter
Helgeland	84	60
Resten av Nordland	88	133
Nordland	86	83

TØI rapport 1064/2010

Tilskuddsbehovet for ferger er om lag 50 % høyere enn for båtruter.

Tabell 1.3 Total sum av gjennomsnittlig turlengde på alle båt- og fergerutene i hvert område. Antall minutter.

Område	Båtruter	Fergeruter
Helgeland	1265	1140
Resten av Nordland	1400	1195
Nordland	2665	2335

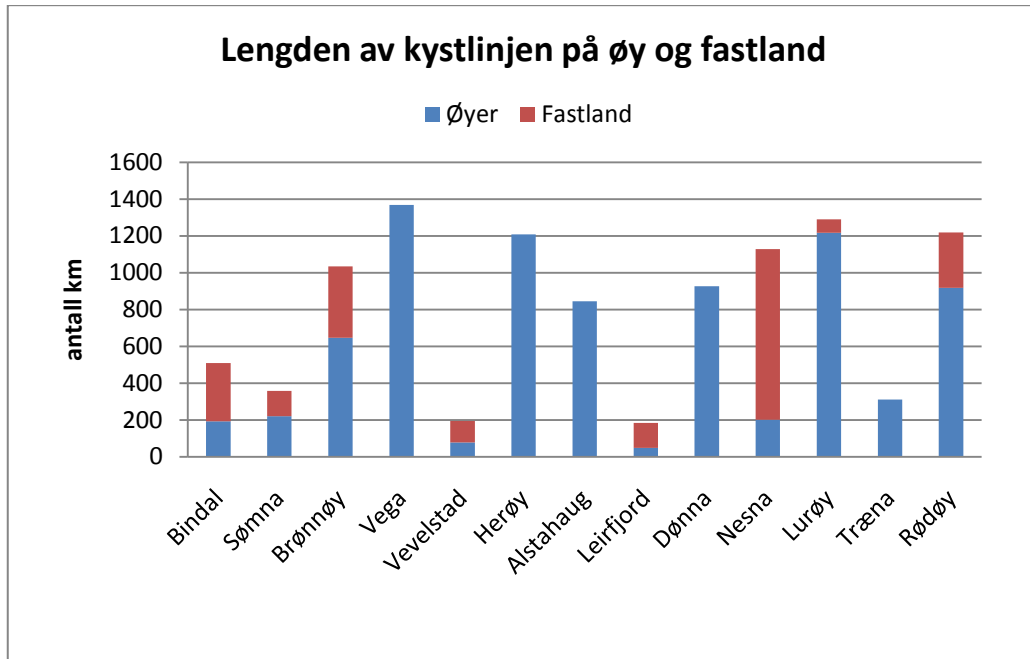
TØI rapport 1064/2010

Ferger bruker mindre drivstoff enn hurtigbåter. Hurtigbåter har høyt drivstoff forbruk. Klimamessig (mht utslipp til luft) er ferge derfor atskillig bedre enn båtruter.

Mannskap gir sysselsetting, mens drivstoff er import (til Nordland). Ferge er mer fleksibelt i den forstand at en kan ta med biler også lastebiler som betjener næringslivet i fylket. (Noen av hurtigbåtene kan ta med et fåtall personbiler). Båtruter må på den annen side anløpe sentrum, mens et ferlegeie ofte kan ligge i noe avstand med god veg- tilgjengelighet til sentrum.

Nfk ser gjerne bilferger som en del av veisystemet og som en del av kollektivtrafikken. Bilfergene er en forutsetning for et veinett i kystområder. Hurtigbåtene og skyssbåtene ser kommunene og også fylkekommunen gjerne som kollektivtransport. For veiløse områder enten en øy eller et område som ikke har knytning til veier blir denne inndelingen i veisystem og kollektivtransport uten noen mening. Det er klart disse er helt avhengig av sjøtransport for både person- og godstransport.

Dersom vi tar omrisset av hver kommune og ser på hvor mange kilometer som av kystlinjen i hver som ligger på en øy og hvor mange kilometer som er på fastland, gir dette et fysisk bilde av hvordan kommunen ser ut fra naturens side. Men dette forholdstallet er ikke særlig interessant dersom det ikke bor mennesker på en øy som hører til i kommunen.



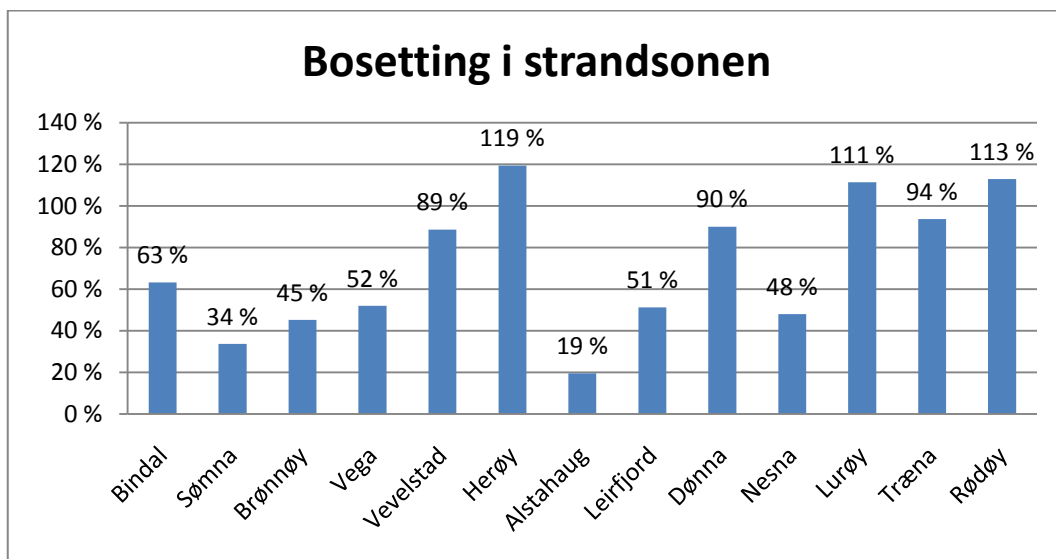
TØI rapport 1064/2010

Figur 1.1 Lengden av kystlinjen på øyer og fastland for hver kommune. Antall km. Kilde: Statistikkbanken (SSB)

En kommentar er at Alstahaug er i denne oversikten sett på som en øy, mens den har fastlandsforbindelse i Helgelandsbrua. Men noe areal er øyer av kommunens områder (Austbø og Mindlandet).

Et annet mål er å se på andelen bygninger i strandsonen i forhold til antall bosatte i hver av kystkommunene på Helgeland. Dette er gjort i figuren nedenfor.

Da kommer de 4 kommunene som ikke defineres som øykommuner ut med lavest andel, mens Herøy, Lurøy og Rødøy kommer ut med at det er flere bygninger i strandsonen enn antall innbyggere i kommunen.



TØI rapport 1064/2010

Figur 1.2 Antall bygninger i strandsonen i hver kommune dividert på antall bosatte i kommunen. Kilde: Statistikkbanken (SSB)

Vega er en øy som har en stor del av bosettingen liggende utenfor selve strandsonen, mens befolkningen på Leirfjord som har så å si alle fastlandsforbindelse til Alstahaug. Vega og Leirfjord kommer ut med samme andel i figuren over. Allikevel gir figuren et inntrykk av hvilke kommuner som er helt avhengig av sjøtransport.

2 Prioriteringen av trafikantgrupper

Først er det viktig å si at det er vanskelig å gjøre prioriteringer. Det må i etterhånd utvises et visst skjønn slik at det f eks unngås at noen bosatte på mindre øysamfunn ikke får noe transporttilbud i det hele tatt. Bare det at det er et tilbud selv om det er sjelden (lav frekvens) er viktig for personer som har ønske om og behov for transport uten andre muligheter å ta offentlig transport.

2.1 Skoleskyss

Skoleskyss er lovpålagt skyss til barne- og ungdomsskoler. Dette er barn som i alder er fra 6 til 15 år. Fra SSB statistikk over skoler i Helgeland utgjør dette i alt 50 skoler (kombinerte barne- og ungdomsskoler). Antall barn på skolen i hver kommune ser slik ut som vist i tabellen under.

Tabell 2.1 Antall skoler i de 13 kommunene i Sør-Helgeland. Antall elever 6-15 år i hver kommune pr år fra 2009-2012 (gjennomsnitt).

Kommune	Antall skoler (1)	Antall barn 6-15 år i kommunen årlig 2009-2012 (2)	Gjnsn antall barn per skole (2):(1)
1811 Bindal	3	191	64
1812 Sømna	2	280	140
1813 Brønnøy	5	1083	217
1815 Vega	1	155	155
1816 Vevelstad	2	63	32
1818 Herøy (Nordl.)	1	178	178
1820 Alstahaug	8	972	122
1822 Leirfjord	5	241	48
1827 Dønna	4	192	48
1828 Nesna	3	242	81
1834 Lurøy	6	230	38
1835 Træna	2	71	35
1836 Rødøy	8	197	25
Kystkommuner i Helgeland	50	4093	82

Kilde: SSB Statistikkbanken

Vi finner små skoler særlig på Rødøy, Vevelstad og Træna. Mens vi finner flest barn per skole i Brønnøy, Herøy og Vega. Det er flere barn på disse øy samfunnene (Herøy og Vega) enn andre kommuner. Grunnen er at en har bevisst lagt ned skoler her for å satse på en større skole med bedre fasiliteter.

En kombinert skole dekker 10 års skolegang. Det vil si at med en klasse i hvert trinn burde en forvente en skolestørrelse som er større enn det vi finner selv på Brønnøy i Helgeland (inntil 300 elever). Fordi dette er en beregning er de faktiske elevtallene ganske sikkert ulike fra dem som er gitt i tabellen over.

Det er beregnet på grunnlag av befolkningsprognosene til SSB at ved den midlere fremskriving av folkemengden i de 13 kommunene vil antall barn i denne aldersgruppen ha et fallende forløp de neste 20 årene. Men dette behøver ikke bety mindre skoleskyss fordi de minste skolene blir lagt ned og barna må skysses i større grad inn til de større skolene i mer sentrale strøk i regionen.

Beregninger viser at dersom vi deler Helgeland i de to økonomiske regionene ”Brønnøysund” og ”Sandnessjøen”² fanger disse to regionene opp 11 av de 13 kommunene (Rødøy og Nesna er de eneste som faller utenom) i kystkommunene på Helgeland. Utviklingen viser at fallet i skoleskyss faller med om lag med noe under en prosent årlig (antall barn som bruker båt eller ferge til skole i den aldersgruppen.) Fallet i skoleskyss med båt eller ferge er noe sterkere i nord (Sandnessjøen) enn i sør (Brønnøysund).

2.2 Næringslivets og reiselivets transportbehov

Næringsgrunnlaget er viktig for bosetting og utvikling.

Næringsliv vil omfatte særlig transporter av fisk på lastebil (som blir omtalt senere i rapporten), transport av melk og levende dyr og dessuten kraftfôr til gårdene, transport av bygge- og anleggsmaskiner og dessuten byggevarer. I tillegg kommer næringslivets personreiser.

Turister og næringslivets personreiser kan foretas med hurtigbåt ellers er fergen viktig for næringslivets transporter.

Med ”reiselivet” har to forhold betydning:

- Leveranser av input til reiselivsbedriftene (matleveranser, vaskeritjenester, andre tjenester, bensin etc)
- Transport av turister

Det siste elementet er ikke opplagt at bør prioriteres. Men i den grad at turistene kommer når skoler er sommerstengt, er dette antakeligvis ikke så problematisk.

2.3 Pendlerruter til arbeid og skole

Med pendlerruter til arbeid og skole menes vel skolereiser til videregående skole. Dette er en viktig gruppe som er det viktig å gi prioritet. Fjernarbeid kan være en løsning for noen, men de fleste har vel et arbeid som krever et oppmøte på arbeidsstedet.

Næringslivet har valgt å etablere seg akkurat i den kommunen de er. Og de kan bruke pressmidler at de kan heller lokalisere seg et annet sted dersom ikke den stedlige infrastrukturen er bra nok for bedriften. Dette er naturlig nok et sterkt pressmiddel overfor kommunen som da antakeligvis både mister arbeidsplasser, skatteinngang og møter fraflytting ved neste korsvei. (Dette gjelder særlig

² Dette er basert på den økonomiske regioninndeling til SSB (Regionen ”Brønnøysund” omfatter Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega, og Vevelstad. ”Sandnessjøen” omfatter Alstahaug, Herøy, Leirfjord, Træna, Dønna og Lurøy)

bedrifter med et stort godsvolum, ikke turistbedrifter. Det er imidlertid en mulig løsning at prisene på reiser med hurtigbåter kan økes i turistsesongen.)

Mange kvinner har i stor grad behov for kollektivtransport og for å komme på arbeid er derfor slik transport avgjørende. Antall kvinnearbeidsplasser er ofte begrenset i utkantstrøk nettopp fordi primærnæringene står sterkt, og innen disse er det mange mannlige arbeidstakere. Dette er også et argument for prioritering av transport i forbindelse med pendleraktivitet. Ofte er det også behov for landtransport på arbeidsreisen, og da er ferge en bedre mulighet i et grisgrendt område.

Fergene har mange formål som skal betjenes. Det kan f.eks. være ønskelig å dagpendle med ferge mellom hjem og arbeidssted. Men for mange som bor avsides, kan dette være vanskelig. Dersom det er mulig å tilpasse arbeidstid og arbeidsforhold til fergetider er det en fordel. Personer som bor avsides i regionen kan ta det opp med arbeidsgiver for å få en tilpasning av arbeidstid som gjør det mulig å pendle.

Herøy kommune påpeker at det er sjelden at begge parter i et parforhold ønsker å arbeide i produksjonen i fiskeindustrien. En av partene velger å søke regionsenteret for å finne det arbeidstilbudet de ønsker. Dette betinger dagpendling til regionsenteret. Dette er meget krevende på Herøy. Herøy er den eneste kommunen i regionen som ikke har et hurtigbåttilbud med regionsenteret som ivaretar arbeidspendling. Den eneste muligheten er pendling med ferge. Fergerutene er dårlig tilrettelagt i forhold til dette og reisetiden kan komme opp til 1,5 time hver vei. Dette er ikke akseptabel reisetid til og fra arbeid. Folk velger derfor å flytte med det resultat at også lokalt næringsliv taper arbeidskraft og kommunen får en befolkningsnedgang.

Den samme problemstillingen gjelder videregående skoleelever. Den lange reisetiden gjør at elevene må flytte på hybel. Mange familier synes barna er for unge til å bo på hybel. Mange familier velger derfor å flytte når barna skal begynne på videregående skole. En justering av hurtigbåtruten med ca 30 minutter tidligere på morgenen vil redusere reisetiden for videregående skoleelever og arbeidspendlere med 1/3 av dagens reisetid. Dette er derfor et prioritert ønske fra Herøy kommune.

2.4 Samfunn uten landverts transportalternativer

I dette tilfellet er antakeligvis ikke frekvensen så avgjørende som at det fins et tilbud. Heller ikke tiden kan være så begrensende som i andre transporttilbud. Det viktige er at det fins et stabilt og varig tilbud som innbyggerne kan regne med. Ferge kan derfor være et godt alternativ også fordi en har et fraktbehov til kaia på øya og derfra kan traktor eller andre transportmidler overta.

Små samfunn uten vegløsning

Det som er nevnt i forrige punkt gjelder vel for denne kategorien også. I prinsippet er det ikke noen forskjell om det er en øy eller et sted uten vegforbindelse. Men en kommer til en grense om hvor liten bosetting det er før

det er rimelig med et transporttilbud. Her kan en kanskje gjøre bruk av et mer fleksibelt system med anløp ved behov.

For samfunn uten landverts transportalternativer er følgende viktige momenter for å kunne ha en god kommunikasjonsløsning (Træna formannskap har kommentert dette spesielt).

- Frekvens på sjøverts transport
- Stabilitet i ruta (få kanselleringer)
- Punktlighet i avgangstidspunktene for sjøverts transport
- Rask tjenestelevering

Dette er viktig for små samfunn uten vegløsning. Det er vanskelig å vekte disse opp mot hverandre.

Punktlighet og kanselleringer er ofte avhengige av værforholdene og dessuten ferge- og båtmateriellet som betjener ruta. Dette er derfor vanskelig å ta høyde for den reisende i de fleste tilfeller.

3 Om selskapene (rederiene) som driver rutene

Det er tre selskaper som driver båt og fergerutene på Helgeland og disse driver også slike ruter i andre deler av Nordland. Det er derfor vanskelig å vurdere hvor stor fortjeneste (dersom det er noen) selskapene har på sin aktivitet i bare Sør-Helgeland. Selskapene er:

- Veolia Transport Nord AS (tidligere Helgelandske AS)
- Torghatten trafikkelskap AS
- Torghatten Nord AS

På Helgeland er Vedolia Transport Nord AS (heretter omtalt med det tidligere selskapsnavnet Helgelandske) størst, mens Torghatten Nord er noe større enn Torghatten trafikkelskap. Av de 34 rutene driver Helgelandske 18 ruter. De er særlig store på fergesiden.

Tabell 3.1 Antall ruter fordelt på selskapene som operer på Helgeland. 2009.

	Helgelandske	Torghatten trafikkelskap	Torghatten Nord	Helgeland
Båtruter	5	4	6	15
Fergeruter	13	3	3	19
Alle sjøverts ruter	18	7	9	34

Kilde: Ruteinformasjon Nfk

Noen tall som beskriver trafikkområdet til hvert av selskapene. Her er det for hver rute beregnet en gjennomsnittlig fartstid på hele ruta per tur som så er summen for hvert selskap.

Tabell 3.2 Sum turlengde. Antall minutter på alle ruter for hvert selskap. 2009

	Helgelandske	Torghatten trafikkelskap	Torghatten Nord	Helgeland
Båtruter	435	260	570	1265
Fergeruter	695	185	260	1140

Kilde: Ruteinformasjon Nfk

Her er samlet turlengde dividert på antall båt og fergeruter hvert selskap driver.

Tabell 3.3 Sum gjennomsnittlig turlengde per rute selskapene driver. Antall minutter per rute

	Helgelandske	Torghatten trafikkelskap	Torghatten Nord	Helgeland
Båtruter	87	65	95	84
Fergeruter	53	62	87	60

Kilde: Ruteinformasjon Nfk

Det er nokså jevne tall for gjennomsnittlig turlengde. Torghatten Trafikkselskap har noe kortere båtruter enn de øvrige to, mens fergerutene til Torghatten Nord er noe lengre enn gjennomsnittet.

Dersom min hypotese om at kortere ruter gjennomgående har flere passasjerer enn lengre, betyr det at Torghatten Nord driver noen av de minst lønnsomme fergerutene, mens Torghatten Trafikkselskap har de mest lønnsomme båtrutene.

Antakelig er befolkningsgrunnet også noe forskjellig. Dette gir derfor et noe forenklet, men allikevel et oversiktlig bilde av driften for hvert av de tre ferge- og båtselskapene.

3.1 Om selskapenes kontrakter med oppdragsgiver

Det er to typer av kontrakter som benyttes av offentlig myndigheter når de skal sette ut et anbud som operatørene (selskapene) kan konkurrere om på like vilkår. Disse er definert under.

Bruttokontrakt

Ved bruk av bruttokontrakt har bestilleren, det vil si fylkeskommunen eller dennes administrasjonsselskap, inntekts- og markedsansvaret. Bestilleren fastsetter rutestruktur og frekvens og godtgjør operatøren for den produksjonen de leverer. Bruttokontrakter kan suppleres med økonomiske incitament knyttet til passasjervekst og trafikkinntekter.

Nettokontrakt

Ved bruk av nettokontrakt har operatøren inntekts- og markedsansvaret. Selskapet (operatøren) påvirker i stor grad rutestruktur, frekvens og markedsføring i samarbeid med oppdragsgiveren. Trafikkinntektene inngår som en del av den totale godtgjørelsen og skal stimulere til økte inntekter.

Om anbud i fergesamband

Alle fergerutene som Statens vegvesen Nordland skal sette ut i samarbeid med Nordland fylkeskommune, er anbud med nettokontrakter. For hurtigbåtene er alle anbud med Nfk bruttokontrakter.

Usikkerheten i de fremtidige billettinntekter er en viktig variabel som må prises av operatøren i en nettokontrakt. Dersom dette prises høyt, vil det være en gevinst for oppdragsgiver å ha en bruttokontrakt der han selv har kontroll med dette. På den annen side regnes selskapene (operatørene) å ha bedre innsikt i usikkerheten i billettinntektene enn oppdragsgiver.

I Bråthen S et al (2004) er det beregnet effektivitetsgevinster i fergedriften for en del fergesamband i Norge. De konkluderer i sin analyse hva som særlig betyr noe for effektiviteten. Her er konklusjonene i analysen deres:

Tabell 3.4 Noen funn som er hentet fra Bråthen et al (2004).

Karakertrekk ved fergesambandet	Forskjeller i effektiviteten (funn)
Overfartstid	Minimal virkning å på effektivitet
Antall anløp	Ulike innvirkning på effektiviteten
Fjordsamband/Havsamband	Fjord har høyere effektivitet enn Hav
Anbud eller ikke anbud i fergesambandet	Anbud har positiv effekt på effektivitet
Forskjell mellom sommer- og vintertrafikken	Store forskjeller bidrar til å øke effektiviteten

TØI rapport 1064/2010

Brutto- eller nettokontrakter?

I et konferanseinnlegg fra noen forskere fra TØI er det studert forskjellene i brutto og nettokontrakter for fergesamband i Norge (Fearnley N et al, 2007). Oppsummert av anbudene i fase 1 som startet å være operative i 1996/7 er oppsummert i tabell 3.5 nedenfor.

Tabell 3.5 Forskjeller i anbudene på fergesamband i fase 1.

	Hareid-Sulesund	Finnøy	Aursnes-Magerholm	Nesna-Levang	Leirvik-Ranavik-Sunde	Manheller-Fodnes
Kontraktslengde (år)	6	8	5	8	5	6,5
Antall ferger	7	6	8	9	6	9
Kontraktstype	Brutto	Brutto	Brutto	Netto	Netto	Netto
Forskjell lavest og nest best tilbud	6%	3%	4%	18%	67%	88%
Forskjell lavest høyest tilbud	40%	26%	42%	75%	783%	588%
Vinner (ny/tidligere fergeoperatør)	Ny	Tidligere	Tidligere	Tidligere	Tidligere	Tidligere

Kilde Fearnley et al 2007

Fase 2 for fergeanbudene som ble påbegynt i 2004 er så langt ikke evaluert.

I en VTI rapport fra 2009 (Pydocke et al, 2009) konkluderer forfatterne etter en spørreundersøkelse med 25 buss selskaper som kjører på anbud for Trafikkhuvudmännen³ (THM) i 18 svenske mellomstore byer to forhold:

- ”Bruttoavtal begrensar kostnadsutvecklingen”
- Flere THM uttrykker:” I en regional/glesbygdstrafik och här är det bara bruttoavtal som är möjligt att använda!”

Konklusjonen på dette er at det viktigste synes å være at kontraktene er omfattende og godt spesifisert mht trafikkutvikling og hvilken godtgjøring selskapene mottar dersom etterspørselen reduseres, slik det ofte er i grisegrendte strøk av landet. Dette er det viktig at er spesifisert som en del av anbudet som fergeselskapet eller båtrederiet må ta stilling til.

Dette har også med kompetansen på sjøverts transport i både operatørselskapet og i fylkeskommunen. Hos større operatører som på Helgeland er det antakeligvis ganske høy kompetanse. Det er derfor viktig for fylkeskommunen å matche denne

³ THM i Sverige er tilsvarende samferdselsavdelingen i fylkeskommunen i Norge

kompetansen slik at kontraktene ikke blir for dyre for samfunnet og at en får mye ut av hver budsjettkrone.

Vi tar også med en anbefaling gjort i et arbeid av (Hervik og Bråthen, 2003). Her er den generelle konklusjonen at ”det synes å være korrelasjon mellom lønnsvekst og trafikkvekst i en oppgangskonjunktur, og at man derved kan oppleve å bomme på lønnsveksten, men tar dette inn igjen ved å få en høyere trafikkvekst.” Videre heter det som en reservasjon ”det kan være at vi ikke vil finne dette for alle samband. Det er nemlig slik at i oppgangskonjunkturer får vi en entydig sammenheng med økt utflytting fra distriktene. Vi kan derved komme til å se at vi ikke vil ha en slik positiv korrelasjon mellom inntekts- og trafikkutvikling i utkantsamband.”

For fergesamband på Helgeland gjelder nok den siste reservasjonen som gjøres av forfatterne. Det kan derfor være et moment for at usikkerheten med bruttokontrakter her kan være større enn for mer sentrale fergesamband.

3.2 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved fergesamband på Helgeland

I Jørgensen et al (2008) har en laget en oversikt over hvordan riksvegfergetilbudene blir verdsatt ut i fra følgende sammenheng:

$$(1) \quad SO = KO - T - aT = KO - T(1+a)$$

Sammenhengen (1) sier:

Det samfunnsøkonomiske overskuddet (SO) i et fergesamband er lik konsumentoverskuddet (KO) fratrukket tilskuddet (T) og skattekostnadene (aT). Vi regner at skattekostnad a er lik 20 % som betyr at det er et effektivitetstap på 20 % ved at en fergerute mottar et tilskudd for å dekke kostnadene ved driften av fergen. Konsumentoverskuddet er den nytten de reisende har utover den tiden og billettprisen hver reisende har ved at det er et fergetilbud som de kan benytte.

Et fergesamband kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt selv om driften krever offentlig tilskudd og at sambandet derfor er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

$$(2) \quad SO^* = vKO - T(1+a)$$

Verdien av v sier hvor mye samfunnet verdsetter konsumentoverskuddet i sambandet i forhold til tilskuddet for at sambandet skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Er $v > 1$, vil samfunnet verdsette at summen konsumentoverskuddene til de reisende ikke behøver overstige tilskuddet for at sambandet skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt samband. Mens er $v < 1$, vil det si at samfunnet vurderer summen av konsumenttilskuddene bør overstige tilskuddet samfunnet må bidra med for at sambandet skal være et samfunnsøkonomisk lønnsomt samband.

Ved hvilken v-verdi vil vi få ved de ulike sambandene?

Ved $v = 1$, vil $SO^* = SO$.

SO^* betyr at tilskuddet samfunnet betaler for at det skal være et fergetilbud, skal være lik summen av konsumentoverskuddet til brukerne av fergesambandet.

Dette er i samsvar med Kaldor-Hicks kriteriet. Når dette er oppfylt, vil det si at konsumentene verdsetter tilskuddet akkurat like mye som samfunnet taper på å

finansiere tilskudd til fergesambandet av skatteinngangen fra konsumenter og bedrifter som myndighetene disponerer for fellesskapet.

Det vil si at det at den uveide summen av konsumentoverskuddet akkurat er lik det samfunnet benytter for å støtte driften av sambandet. Dess høyere v er, dess større politisk vekt tillegges driften av fergesambandet.

Jørgensen et al har beregnet v verdien for 97 riksvegsamband. 76 er har en v -verdi som vil si de er samfunnsøkonomisk lønnsomme etter Kaldor – Hicks kriteriet (v mindre eller lik 1). 21 samband har en v som er større enn 1. Det betyr:

Dess større v er, dess mer legger "samfunnet" andre (politiske eller distriktsmessige) hensyn til grunn enn at sambandet skal gå med driftsmessig overskudd.

Hvordan ser dette ut for fergesambandene på Helgeland?

Helgeland er et griseomt område og ligger derfor langt nede på listen med til dels høy v -verdi ofte over 1.

Tabell 3.6 Fergestrekninger på Helgeland (i alt 12 fergesamband) som er med i undersøkelsen.

Strekning på Helgeland (rangering i v-verdi)	Konsum-entover-skudd (KO)	Produsent-overskudd eller til-skudd (T)	Effektiviserings-tap (aT) der $a = 20\%$	SO Samfunns-økonomisk lønnsomhet	V verdi
Sandnessjøen – Bjørn (51)	29	-13	3	13	0,55
Levang – Nesna (61)	25	-15	3	7	0,72
Tjøtta – Forvik (63)	22	-14	3	6	0,77
Vennesund-Holm (65)	27	-19	4	4	0,85
Søvik – Herøy (72)	18	-15	3	0	1,00
Igerøy-Tjøtta (73)	2	-2	0	-1	1,00
Horn-Andalsvåg (77)	18	-17	3	-3	1,11
Hemnesberget – Leirvika (78)	6	-8	2	-4	1,67
Horn-Igerøy (82)	13	-17	3	-7	1,54
Nordnesøy-Kilboghavn (84)	4	-11	2	-10	3,25
Kilboghavn-Jektvik (88)	20	-28	6	-14	1,70
Onøya – Stokkvågen (93)	20	-38	8	-26	2,30

Kilde Jørgensen et al (2008)

Av 12 fergesamband oppfyller 6 av fergesambandene Kaldor-Hicks kriteriet dvs at driftunderskuddet og skattetapet akkurat oppveies av konsumentoverskuddet brukerne får fra sambandet (det vil si at v er mindre eller lik 1 i disse).

Mens for de øvrige 6 er det slik at en legger distriktsmessige hensyn til at en aksepterer et større samlet underskudd enn konsumentoverskuddet. Slik dette er forklart i rapporten.

Fergesambandene på Helgeland ligger i nedre halvdel av denne vurderingen av offentlige midler benyttet til fergesamband. Den eller de som ligger øverst på lista i rapporten er at de sambandene som ligger i områder med høy etterspørsel dvs

stor befolkning. Som f eks Moss – Horten (Bastøyferga) og Mortavika-Arsvågen i Rogaland og andre samband på Vestlandet. (Det ”beste” i Nordland er Melbu – Fiskebøl (med rangering 25 blant de 97 fergesambandene).)

Kommentar til beregningene som er gjort i Jørgensen et al (2008):

Konsumentoverskuddet er beregnet som arealet under etterspørselskurven og er større jo mer uelastisk etterspørselen er. Næringstrafikk med fisketransporter har svært uelastisk etterspørsel. Selv om taksten for fergetransporten for et vogntog er langt høyere enn f eks en personbil (i et eksempel er det vist som 55 kr for en personbil og 425 kr for de lengste vogntogene), er nok dette en undervurdering av verdien for næringstrafikk.

Begrunnelsen er at produsentene av fersk laks har høy fortjeneste. Transportene er en viktig forutsetning for slik aktivitet. 17 tonn laks på en lastebil har en verdi på om lag 540 000 kr (eksportverdien er rundt 32 kr per kg laks). Fergekostnaden utgjør under en promille av denne verdien (425 kr av 540 000 kr).

Det betyr igjen at konsumentoverskuddet er sannsynligvis enda høyere for samband med mer næringstrafikk. Dette skyldes at mye av næringstrafikken har et produsentoverskudd som er svært høyt. Tapet ved at en må vente til neste avgang er stort. Dette vil igjen si at samband på Helgeland med elles liten trafikk kommer lavt ut i beregningene. (Det beste kommer ut som nr 51 av 97 samband.)

Derfor vil en samling av næringstrafikk over et samband bety mye for å revurdere de samfunnsøkonomiske virkningene av samband. I undersøkelsen viser en at ved intervjuer legger næringslivet svært høy vekt på særlig pålitelighet, frekvens og åpningstiden av fergetilbudet.

Næringslivet i Nordland vektlegger i gjennomsnitt fergesambandene som viktigere enn gjennomsnittet for alle spurte næringsdrivende (145 svar av 869 svar i alt) i undersøkelsen. Dette skyldes at de er mer avhengige av fergesambandene fordi det ikke finnes andre transportalternativer. Pålitelighet er det viktigste serviceelementet for næringslivet. (Fra 1-5 (der 5 er viktigst) har pålitelighet en score på 4,4 i undersøkelsen, mens scoren for taksten for tunge kjøretøy vurderes lavere enn dette (3,7)).

Det er en del mangler mht variasjonen i avhengigheten av fergesamband. For bedrifter som er totalt avhengig av fergen, er opplagt større betalingsvillighet for forbedringer større enn det som fremkommer i rapporten.

Allikevel er det interessante beregninger som er foretatt i rapporten. Men for enkelte av samfunnene på Helgeland er transporten et være eller ikke være for bosettingen i kommunen. Dette er ikke tatt hensyn til i rapporten.

4 Bilholdet på Helgeland

Fergene - er det en del av veisystemet eller er de en del av kollektivtransporten? Dette er et tilbakevendende spørsmål for hvordan en skal finansiere fergene. Dersom fergene er en del av veien slik Vegdirektoratet ser det, er det rimelig at en prioriterer fergestrekningene som binder sammen veien til et samlet vegnettverk. Men dersom en ser på fergene som en del av kollektivtransporten er det mer rimelig å se det en bruker til ferger opp i mot det en f eks bruker til andre kollektive transportmidler som buss og hurtigbåter.

Jo høyere bilholdet er, dess viktigere er fergene for samfunnet. Dessuten er potensialet for eventuell fastlandsforbindelser som bro eller tunneler stort når "alle" har tilgjengelighet til en bil.

Men for å få tilstrekkelig utnyttelse av fergene må befolkningen ha tilgjengelighet til bil. Selv om en setter opp busser i forbindelse med fergene vil en ikke i grisgrendte strøk som Helgeland få en god flatedekning med tilfredsstillende frekvens på et rutetilbud fra kollektivtransport.

En typisk tur med ferge vil inneholde flere elementer som er faktiske eller skjulte kostnader for den reisende:

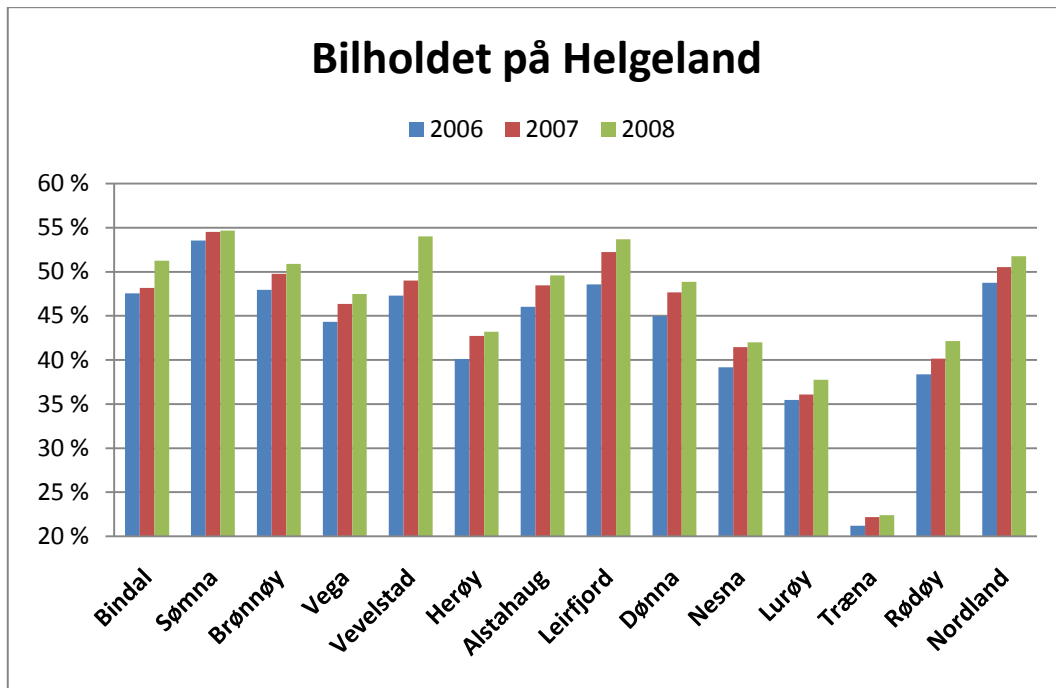
1. Skjult ventetid for å ta fergen
2. Kjørekostnad til og fra fergeleiet
3. Billettpris på fergen
4. Ventetid på fergen

Dersom en i stedet bytter ut bilen med en buss til og fra fergen, vil 2 og 3 være lavere mens 1 vil øke dramatisk. Det blir høyere komfort for den reisende å reise med bil på ferge enn å reise kollektivt. Bussen vil bare tilby transport i hver ende av fergeturen. Reisehyppigheten også på fergene øker, når tilgjengelighet til bil øker. Det er derfor interessant å se på størrelsen og utviklingen av bilholdet i hver av de 13 kommunene på Helgeland.

4.1 Bilholdet per person

Vi har definert alle biler (person-, vare- og kombinerte biler) som er registrert i hver kommune unntatt er traktorer og tilhengere. Vi har målt dette opp mot folketallet i kommunen. Vi har gjort helt tilsvarende beregning for hele Nordland fylke. Dette er repetert for de 3 årene 2006, 2007 og 2008.

Resultatet av dette er vist i figur 1 nedenfor.

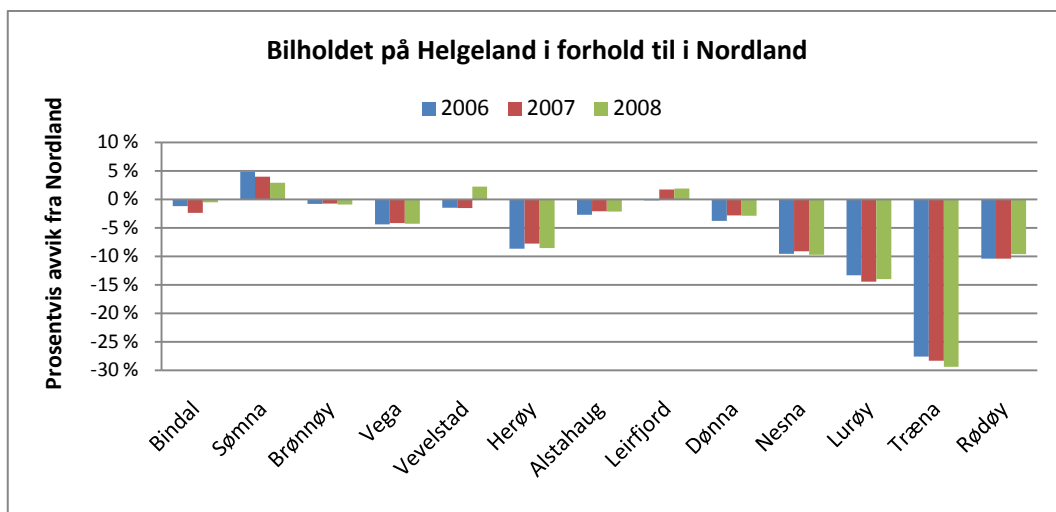


TØI rapport 1064/2010

Figur 4.1 Bilholdet for hver av kommunene på ytre Helgeland for årene 2006-2008. Prosentvis andel av antall registrerte biler målt i forhold til antall bosatte personer i kommunen.

Figur 4.1 viser at det er økende bilhold i alle kommuner. I 2008 er det høyest bilhold i Sømna, Vevelstad, Leirfjord, Bindal og Brønnøy kommune.

I figur 4.2 har vi tatt bilholdet i Nordland fylke for hvert av de tre årene og dividert dette på bilholdet i hver av kommunene for de samme tre årene. Tallene er vist i figur 4.2.



TØI rapport 1064/2010

Figur 4.2 Bilholdet i Nordland sammenlignet med bilholdet i hver av de 13 kommunene på Helgeland. Prosentvis avvik fra gjennomsnittet i Nordland fylke.

Sammenligner vi tallene for Nordland fylke, ser vi at det er i noen få kommuner på Helgeland høyere bilhold enn gjennomsnittet for hele fylket. Dette er bare i kommunene Sømna, Leirfjord og dessuten i Vevelstad.

Noen kommuner har lavere vekst enn Nordland fylke. Vi får nå et mer kvalifisert bilde fra det vi så i figur 4.1. Veksten i bilholdet i hver kommune må øke utover den veksten vi finner i bilholdet i hele fylket.

Vi ser at i Leirfjord og på Vevelstad er det større vekst i bilholdet i kommunen enn vi finner i Nordland fylke.

Hva er årsaken til at det er vekst i bilholdet?

Det er særlig to – tre årsaker til vekst i bilholdet:

1. Økt disponibel inntekt i husholdningen (bilhold og eierskap av bil er ofte knyttet til husholdningen)
2. Sammensetningen av befolkningen fordelt på antall husholdninger – dvs flere husholdninger per 1000 bosatte personer. F eks dersom det blir flere enslige, er det sannsynlig at bilholdet i befolkningen øker.
3. Endret arbeidsmarked kan gi økt behov for bil – som eksempel her kan være at det på Vevelstad relativt sett flere personer som får arbeid utenfor kommunen. Dette vil da gi økt bilhold i kommunen.

Antakelig er 2 og 3 viktigere årsaker enn 1 til at vi får større økning i bilholdet i en kommune på Helgeland enn det er i hele fylket. Det er mindre sannsynlig at en får signifikant bedre økonomisk evne innen en kommune enn hele fylket. Det typiske er at veksten i bilholdet er svakere i kommunene på Helgeland enn i hele fylket.

Aldersfordeling og bilhold

Det er 4 kommuner som har lavt bilhold. Det er foruten Træna⁴, Lurøy, Nesna, Rødøy og Herøy. Tre av disse kommunene (alle unntatt Herøy) har en særlig ung befolkning. Dette kan medføre en potensiell økning i bilholdet dersom ikke unge personer flytter fra kommunene.

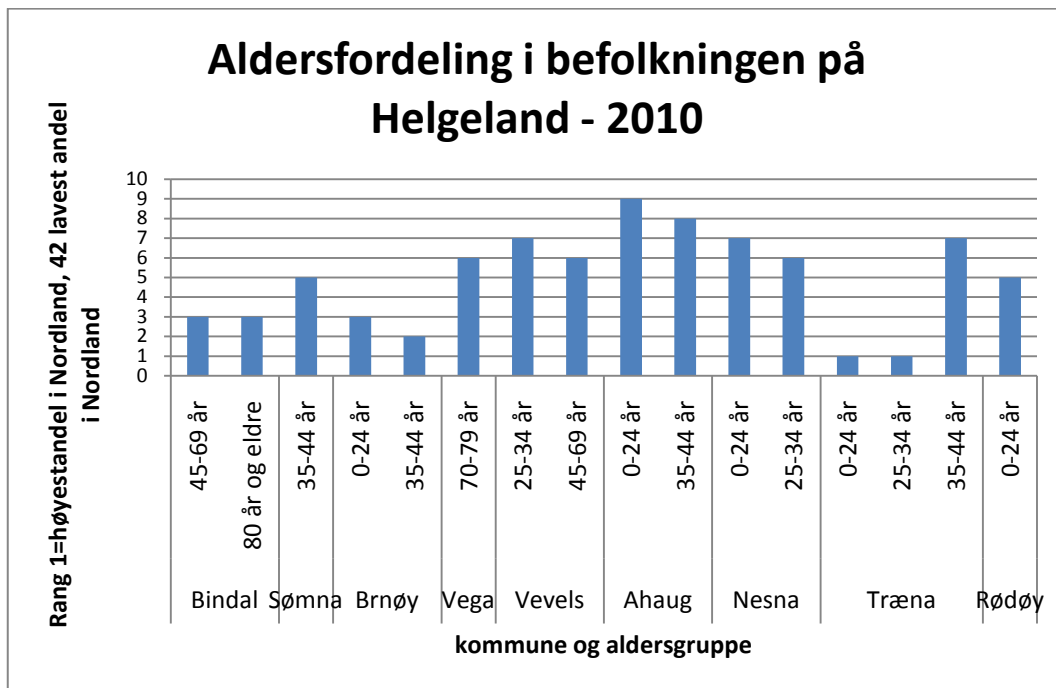
Aldersfordelingen i befolkningen på Helgeland er avgjørende for reiseaktiviteten til befolkningen i kommunen. Vi vet at reisehyppigheten faller med alder etter at personen er kommet i voksen alder f eks over 25 år. Reisehyppigheten faller sterkt etter fylte 67 år.

Er aldersfordelingen i befolkningen i kommunene på Helgeland nokså lik eller er den avvikende i forhold til f eks de andre kommunene i Nordland?

For å gjøre dette litt oversiktelig, er det tatt ut data fra Statistikkbanken i SSB. Dataene har inndelt fordelingen av befolkningen i 6 grupper 0-24 år, 25-34 år, 35-44 år, 45-69 år, 70-79 år, over 80 år. Videre er hver gruppe rangert fra nr 1 til nr 42 som er antall kommuner i Nordland fylke. Dersom f eks tallet 4 opptrer i figuren har kommunen den fjerde største andelen av alle de 42 kommunene i Nordland fylke innen denne aldersgruppen. I figuren nedenfor er det bare tatt med

⁴ Ifølge Træna formannskap var det tidligere slik at de fleste som hadde bil på Træna parkerte denne på fastlandet. Men slik er det ikke lenger. Stadig flere tar bilen med seg til Træna ettersom fergeruta i dag er langt bedre enn for 3 år siden.

de aldersgruppene som har lavere rang enn 9 (dvs de er de 9 største gruppene innen hver av de 6 aldersgruppene blant de 42 kommunene i Nordland fylke).



TØI rapport 1064/2010

Figur 4.3 Aldersgrupper i kommuner på Helgeland som har stor andel (1-9 av 42 kommuner i Nordland fylke) i hver aldersgruppe.

Figuren over viser at det er 9 kommuner som har aldersgrupper med særlig stor andel blant de 42 kommunene. Kommuner som ikke er med i figuren, har en aldersfordeling som ikke skiller seg ut fra de andre kommunene i Nordland fylke.

Av figuren ser vi at f.eks. Bindal har høy andel blant aldersgruppene 45-69 år og over 80 år. Sømna har en høy andel av dem som er mellom 35-44 år. Vega har tilsvarende høy andel av personer mellom 70 – 79 år osv.

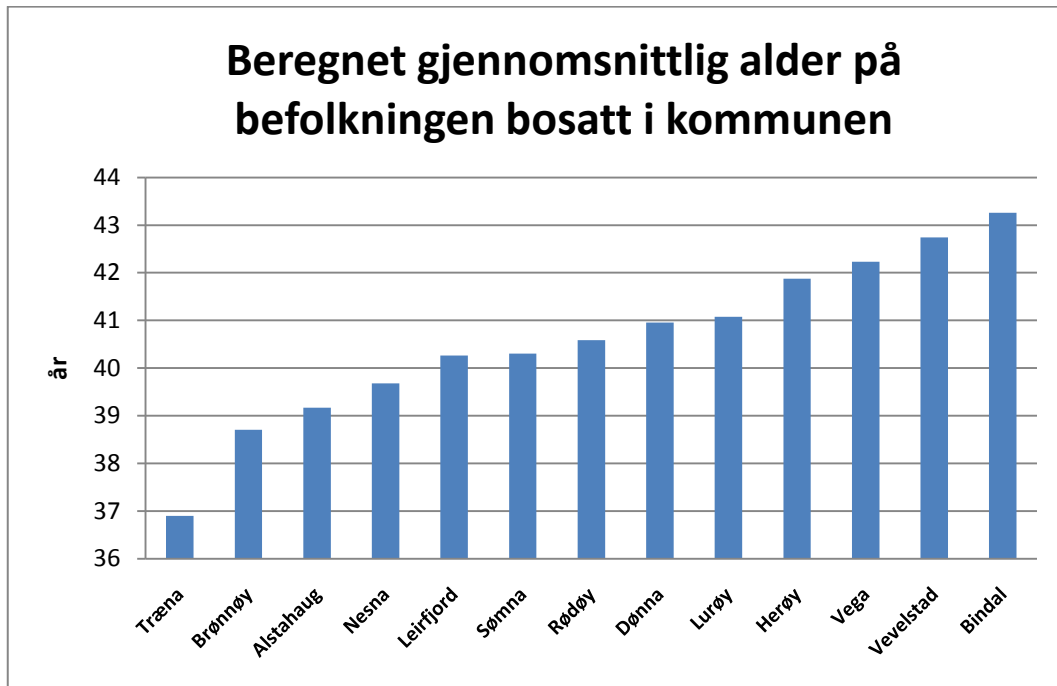
Den kommunen som skiller seg mest ut, er Træna med relativt flest barn og ungdom (0-24 år) og unge voksne (25-34 år) og dessuten voksne (35-44 år) der de scorer som den syvende høyeste andelen blant de 42 kommunene i Nordland fylke. Træna er den av kommunene i Nordland som har den yngste befolkningen. Figuren viser også andre kommuner enn Træna som har mange unge mennesker bosatt i kommunen. Dette er særlig Rødøy, Nesna, Brønnøy og Alstahaug. Antakeligvis skyldes dette at på Nesna, Brønnøy og Alstahaug er det høyskoler og skoler med videreutdanning der det er en del studenter som melder flytting til kommunen.

Hvorfor andelen av barn og unge er så vidt høy på Rødøy og også på Træna, er det ikke noen gode forklaringer på.

Flyttinger kan endre bildet over aldersfordelingen, men dette er mindre sannsynlig at vil endre seg over kort tid.

Beregnet gjennomsnittsalder på befolkningen i de 14 kommunene på Helgeland viser at Træna i særklasse har den yngste befolkningen og så kommer

”skolekommunene” (Brønnøy, Alstahaug og Nesna) før de andre 10 kommunene følger.



TØI rapport 1064/2010

Figur 4.4 Beregnet gjennomsnittsalder for befolkningen i hver av de 14 kommunene på Helgeland.

Kommuner med mange gårdsbruk gjerne har en eldre befolkning. Det er en viss statistisk sammenheng ⁵i å hevde at dette er et vesentlig moment som gir signifikant utslag i aldersfordelingen til kommunene.

⁵ Det er en signifikant statistisk sammenheng mellom andelen sysselsatte personer innen jordbruk, skogbruk i kommunen og gjennomsnittsalderen på bosatte i kommunene i Nordland fylke .

5 Arbeidspendling i dag og fremover

Definisjon av pendling

Pendling er å arbeide i en annen kommune enn den en er bosatt i. Det vil si at en må krysse en kommunegrense for å komme til og fra arbeid.

For mange av kommunene på Helgeland er pendling mellom kommuner bare en del av problemet fordi flere kommuner må ha et sjøverts tilbud for personer som skal arbeide utenfor den øya de er bosatt. Det kan i mange tilfeller være den eneste muligheten for å få lønnet arbeid. Dette har vi omtalt som kommuneinterne arbeidsreiser.

5.1 Kommuneinterne arbeidsreiser og pendling

Definisjonen over er i og for seg relevant for de fleste områder, men for Helgeland sier den ikke så mye om reiselengde fordi det i mange kommuner er litt tilfeldig om man krysser en kommunegrense eller ikke. I mange øy kommuner må en benytte skyssbåten til arbeid fordi arbeidsplassen befinner seg på en annen øy enn der en bor. Denne type kommuneinterne arbeidsreiser blir ikke registrert i statistikken.

For kommuner som har sin befolkning spredt på flere øyer i de 8 kommunene Træna, Lurøy, Dønna, Herøy, Vega, Nesna, Rødøy og Vevelstad, er også dette interessant . (Leirfjord kan ikke sies å være i samme kategori som kommunene som er nevnt over i og med kommunen har Helgelandsbrua og brua ved Sund som knytter kommunen til fastlandet.)

Dersom vi skulle si noe om i hvilken grad slik kommuneinterne arbeidsreiser skjer, kan vi se hvor stor andel av befolkningen som bor på øyer utenfor øya eller fastlandet med kommunesenteret.

Tabell 5.1 Kommuneintern bosetting – andel av befolkning som ikke bor på øya med kommunesenteret og antall øyer denne befolkningen er fordelt på.

Kommune	Prosentandel av antall personer som bor på øyer som ikke er kommunesenteret eller fastland*	Antall øyer utenom kommunesenteret denne befolkningen er fordelt på	Rang 1 til 8
Vega	4	3	6,0
Vevelstad	27	3	3,5
Dønna	13	2	7,0
Herøy	11	5	4,5
Lurøy	47	5	1,5
Træna	16	2	6,0
Nesna	15	3	4,5
Rødøy	31	6	1,5
Gjennomsnitt for de 8 kommunene	20,5	3,6	4,3

*Med vegtilgjengelighet

Kilde: Folke- og boligtellingsen (SSB)/TØI

Vi har rangert kommunene etter hvor desentralisert kommunene er. Rangeringen er foretatt på følgende måte:

Rangering viser at verdien 1 gis den kommunen som i størst grad har desentralisert bosetting, mens verdien 8 gis den kommunen som har minst grad av desentralisert bosetting. (se kolonne 2 i tabellen over).

Vi har gjort tilsvarende rangering etter bosetting på flest øyer – verdien 1 gis kommunen med flest øyer og verdien 8 gis kommunen med færrest øyer (kolonne 3 i tabellen over)⁶. Vi har så summert rankeringen for hver kommune og delt på 2 (Gjennomsnittet av de to rangverdiene for desentralisert bosetting og antall øy samfunn). Denne sammensatte rangen er gitt for hver kommune i kolonne 4 i tabellen over.

Resultatet av denne rangeringen viser at kommunene Rødøy, Lurøy kommer ut med en rangering som gir dem det største interne transportbehovet for sjøverts transporter (stort behov for skyssbåt). Deretter kommer Vevelstad, Nesna og Herøy. Vega og Træna som begge har en noenlunde sentralisert befolkningsstruktur på riktignok på en øy kommer deretter med rangverdien 6,0. Til slutt kommer Dønna med rangverdi 7,0.

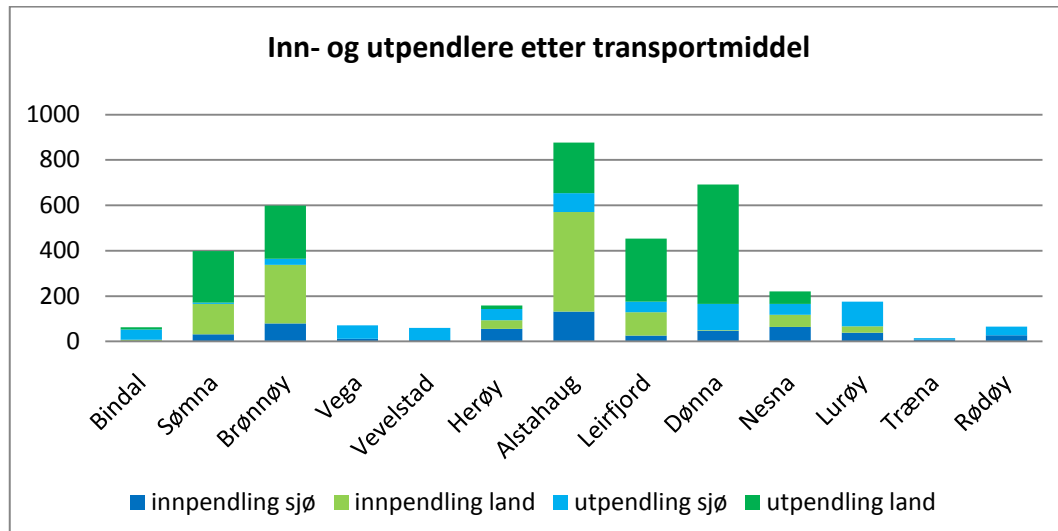
Det er klart at behovet for reiser ikke øker proporsjonalt med antall personer som bor på en øy. Men sannsynligheten for at en trenger skyss fra en øy til en annen, øker sannsynligvis med innbyggertallet på øya. Likeledes øker transportbehovet med antall øyer som må betjenes (f eks ved stopp etter behov).

⁶ Dersom det er vegløs bygd på fastlandet, er også regnet som øy i denne sammenhengen.

5.2 Pendling mellom kommuner

Det er pendling mellom kommuner som forstås som arbeidspendling i vanlig forstand.

Det er i dag en del arbeidspendling mellom kommunene på Helgeland.



TØI rapport 1064/2010

Figur 5.1 Pendling til arbeidskommunen etter om pendleren har måttet eise med bil eller med sjøtransport (ferge eller hurtigbåt)

Vi ser at i flere kommuner er det mange pendlere som ikke trenger ta noen ferge eller hurtigbåt for å komme fra bostedet til arbeidet. Det at det pendles er ikke noe problem fordi pendling som fenomen bidrar til å øke størrelsen på den aktuelle bo- og arbeidsregionen. Det kan være mange årsaker til pendling. Det behøver ikke være at en må pendle for å kunne få lønnet arbeid.

Vi kan se på det slik at det er en slik aktiv bo- og arbeidsregion mellom Sømna/Bindal/Brønnøy, mellom Herøy/Dønna og mellom Leirfjord/Alstahaug. Men denne pendlingen er basert på at det er en fastlandsforbindelse mellom kommunene.

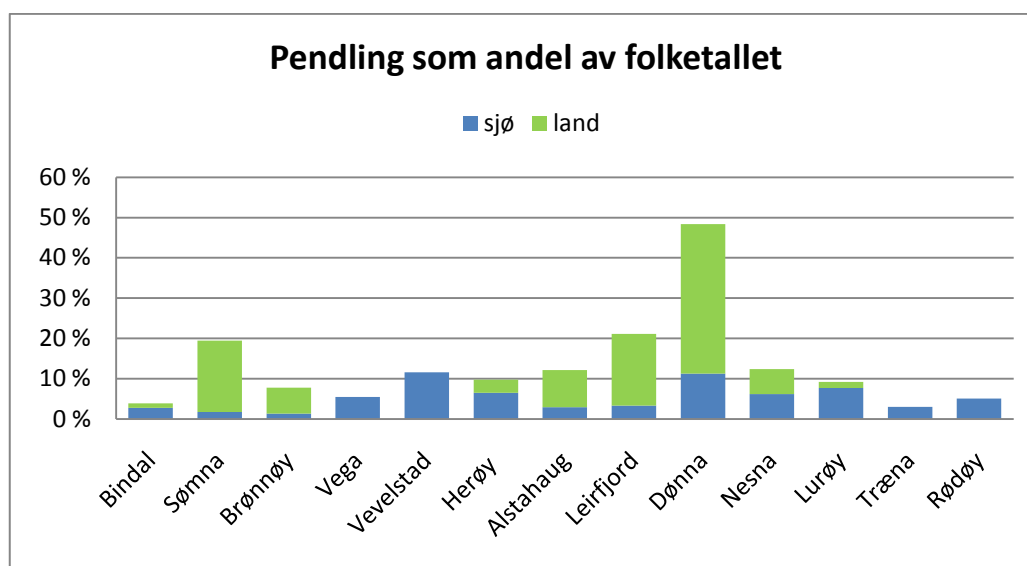
Dersom vi nå unntar kommuner som har fastlandsforbindelse med hverandre, sitter vi tilbake med pendling der en må ta ferge eller hurtigbåt for å kunne arbeide. Det er foretatt i figur 5.1 over. En får da et grunnlag for å si noe om hvor stor arbeidspendlingen er med bil (eller buss) og med sjøverts transporter.

Tabell 5.2. De 5 viktigste pendlerkommune fra hver av de 13 kystkommunene på Helgeland der sjøtransport benyttes. Antall pendlere i 2008 i parentes.

Bosted	Største	Nr 2	Nr 3	Nr 4	Nr 5
Bindal	Brønnøy (38)	Sømna (6)	Alstadhaug (3)		
Sømna	Vevelstad (9)	Vega (7)	Alstahaug (3)	Dønna (3)	Lurøy (2)
Brønnøy	Vega (36)	Vevelstad (28)	Herøy (6)	Leirfjord (4)	Dønna (4)
Vega	Brønnøy (5)	Alstahaug (2)	Vefsn (2)	Rana (2)	Nesna (1)
Vevelstad	Brønnøy (5)	Alstahaug (1)			
Herøy	Alstahaug (25)	Leirfjord (7)	Vefsn (5)	Rana (4)	Brønnøy (3)
Alstahaug	Dønna (78)	Herøy (35)	Vevelstad (7)	Vega (5)	Rødøy (2)
Leirfjord	Nesna (6)	Brønnøy (5)	Dønna (4)	Herøy (3)	Vega (1)
Dønna	Alstahaug (28)	Lurøy (3)	Vefsn (2)	Leirfjord (1)	Rana (1)
Nesna	Leirfjord (17)	Lurøy (14)	Dønna (6)	Herøy (5)	Brønnøy (4)
Lurøy	Rana (25)	Nesna (4)	Træna (2)	Alstahaug (2)	Vega (1)
Træna	Lurøy (3)	Alstahaug (2)	Herøy (1)	Vefsn (1)	
Rødøy	Lurøy (16)	Rana (6)	Alstahaug (2)	Dønna (1)	Nesna (1)

Kilde Statistikkbanken SSB/TØI

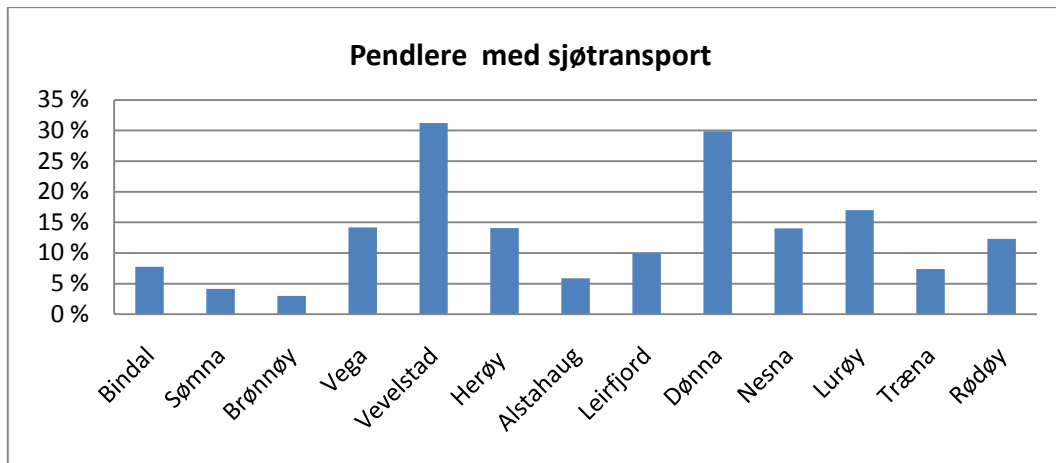
Vi ser av tabell 5.2 over at de viktigste pendlingskommunene (som arbeidstakeren pendler inn til) er Dønna. Ellers kommer Alstahaug, Herøy, Vega og Vevelstad også høyt opp. Vi har i tabellen bare tatt med pendling som må benytte ferge eller hurtigbåt.



TØI rapport 1064/2010

Figur 5.2. Andel pendlere i kommunene etter transportmåte må benytte på sin arbeidsreise. 2008.

Det er interessant å se på pendlingsandelene i hver kommune. Leirfjord som er en mindre kommune som har fått bruforbindelse til regionsenteret Sandnessjøen ved Helgelandsbrua og Sundbrua. Dønna kommune har klart høyest pendlingsandel. Så kommer Leirfjord, Sømna, Vevelstad, Nesna og Alstahaug. For Vevelstad, Vega, Træna, Lurøy og Rødøy er sjøtransport helt vesentlig for muligheten for å kunne pendle.



TØI rapport 1064/2010

Figur 5.3. Antall inn og utpendlere i forhold til alle sysselsatte i kommunen som benytter båt eller ferge på sin arbeidsreise.

I figuren over sies det ikke hvor ofte vedkommende pendler benytter sjøtransport. Dette kan være alt fra dagpendlere til ukependlere og folk som pendler sjeldnere enn det. Som andel av alle sysselsatte i kommunen ser vi at pendlingen på Vevelstad er høyest, men i absolutt antall er Dønna og Lurøy størst.

Når Toventunnelen kommer i bruk i 2014, vil sannsynligvis arbeidspendlingen øke på Helgeland. Dette vil gi økte arbeidsinntekter til befolkningen i kommunene på Helgeland. Samtidig vil mobiliteten og dermed etterspørselen etter arbeidsreiser og andre reiser øke. Bilholdet til befolkningen vil da også øke. Dette vil antakelig gi et større skift i etterspørselen for fergetransporter enn for reiser med hurtigbåtene.

6 Sjøtransport i Tjøttabassenget

Mellom Vega og Vevelstad sør for Alstahaug ligger Tjøtta bassenget. Det omfatter flere øyer som i dag betjenes av en ferge som går fra Forvik brygge i Vevelstad som anløper Hamnøya, nordsiden av Vistenfjorden (Stokkasjøen), Røddøya (Tro), Mindlandet og Tjøtta i Alstahaug kommune.

Befolkningen på Vevelstad er ikke fornøyd med denne løsningen. Det er to grunner til dette:

- Dagens fergeforbindelse mellom Hamnøya og Vevelstad er for dårlig
- En ønsker flere avganger med ferga mellom Vevelstad og Alstahaug (Tjøtta)

Løsningen for å få til dette, er å foreta følgende to endringer i fergeanløpene:

- Opprette et nytt fergeleie på Visten (Nordvika)
- Anlegge en kabelferge mellom Hamnøya og Vevelstad

Det betyr at en må foreta følgende infrastrukturinvesteringer:

- Forlenge veien til Nordvika
- Forbedre dagens vei fra Forvik til Nordvika
- Opprette et fergeleie på Nordvika
- Opprette en kabelferge mellom Hamnøya og Vevelstad

Fordi en sparer dagens anløp til Vågsodden på Hamnøya og fordi fergestrekningen blir kortere, kan frekvensen øke fra 7 til 9 anløp daglig.

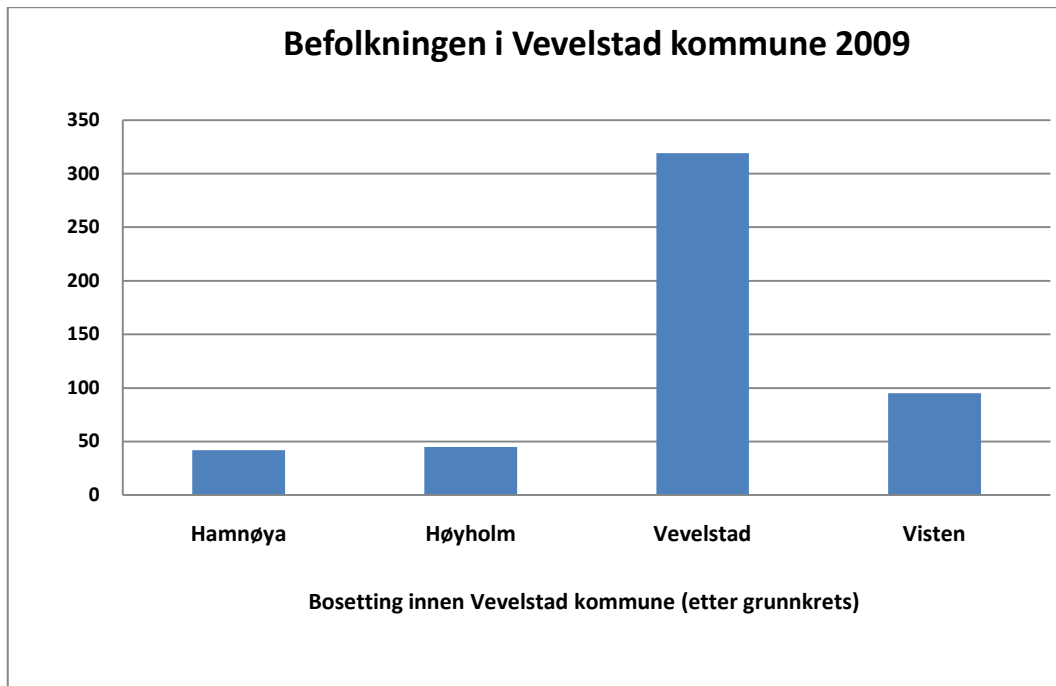
Total kostnad med denne omleggingen er ikke beregnet, men deler av investeringen er det foretatt anslag for.

Det er beregnet at kabelfergen vil koste 50 mill kr i investeringsmidler og 5 mill kr i driftskostnader. (Kostnadsanslagene for kabelfergen er referert av opplysninger ordføreren på Vevelstad har gitt.) Det bor 42 personer på Hamnøya (iflg SSB) i 2009.

Likeledes vil forlengelse av veien til Nordvika og forbedring av veien fra Forvik til Nordvika også ha en investeringskostnad. Denne er ikke kjent.

Fergeleiet på Forvik krever en total utbedring dersom fergeleiet alternativt skal opprettholdes. Brygga på Forvik er gammel og i dårlig stand. Det må omfattende reparasjoner til dersom en skal fortsette å ha fergedrift fra denne brygga. Dette spares ved den alternative løsningen.

Bosettingen på Vevelstad etter grunnkrets innen kommunen er vist i figuren under.



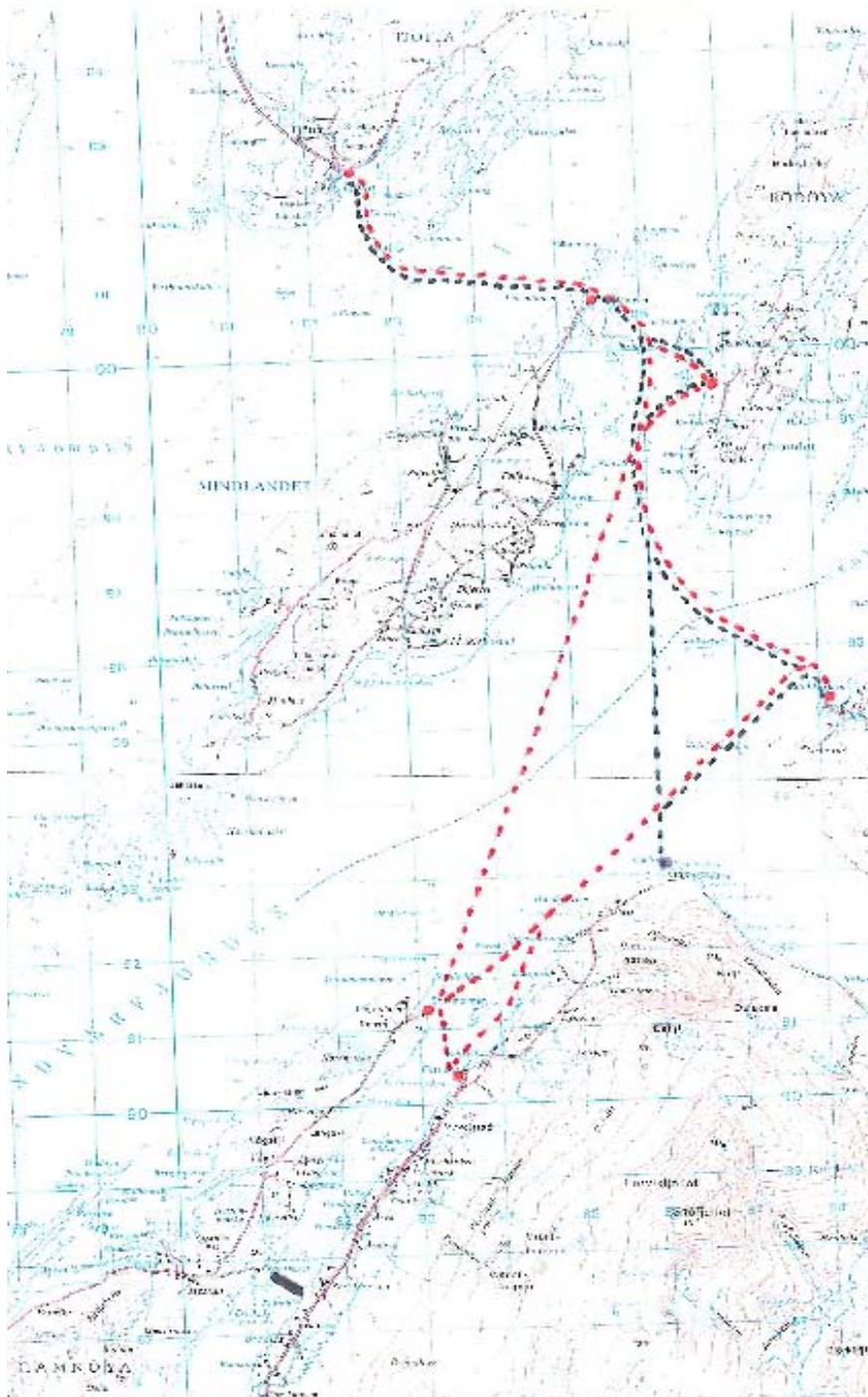
TØI rapport 1064/2010

Figur 6.1 Befolkningen i Vevelstad kommune i 2009 etter grunnkrets.

(“Visten” er i figuren slått sammen av bosettinger på Visthus/Stokka, Aursletta/Visten og ukjent bosted.)

Alternativt er å utbedre fergeleie på Forvik brygge og fortsette fergetilbudet som tidligere.

I figuren (kartet) nedenfor er løsningen vist i blå prikket linje, mens dagens fergeløsning, er vist med rød prikket linje. Kabelfergen er vist som et blått bånd mellom Hamnøya og fastlandet (Vevelstad). I skissen er fergestedet flyttet fra Forvik til Vistnesodden og kabelfergen inntegnet.



Figur 6.2 Skisse av fergeløsning i Tjøtta bassenget. (Dagens løsning rød prikket linje. Alternativ løsning blå prikket linje.) Kilde for kartet er ordføreren i Vevelstad (2009). (Se kart nr 2 som er vist på side 57)

6.1 En mulig løsning på transportene i Tjøttabassenget

Vega foreslår to ferger som går hver sin veg i Tjøttabassenget i en trekant med Igerøya (Vega)-Horn (Brønnøy) og Tjøtta (Alstahaug). Dette er et forslag som Vevelstad ikke ser seg tjent med. Forslaget er blitt behandlet i Sør-Helgeland Regionråd der bare fikk Vegas stemme.

Vevelstad har på sin side ønsker som beskrevet over.

En mulig løsning er å legge et fergeleie midt på Hamnøya på Vevelstad med en fast bro over til Vevelstad. Dersom tunnelen mellom Vevelstad (nordvest for dagens fergeleie på Andalsvåg) og Horn blir realisert, vil Vega kunne benytte denne. De vil da få en kortere fergetur over til Hamnøya. Dette vil gi en bedre nyttekostnadsbrøk på tunnelen mellom Vevelstad og Horn. Den ble beregnet til å være -0,03 dvs om lag 0, men med trafikken fra Vega vil tunnelen bli klart positiv. Det vil bli en tilleggs kostnad ved å anlegge en fast bro mellom Hamnøya og Vevelstad og et fergeleie på Hamnøya. Tunnelen og denne broen må ses på som et prosjekt. En slik løsning vil binde sammen Vega og Vevelstad til regionsenteret Brønnøysund på en unik måte med tanke på en evt kommunesammenslåing av kommunene rundt Tjøttabassenget. (Ylvingen må anløpes som i dag etter behov.) Vega har tenkt at dette vil måtte skje en gang når en går igjennom kommunestrukturen i Nordland fylke.

Forvik fergeleie eller et nytt fergeleie på Hamnøya

Hva så i nord (Forvik) på Vevelstad? Stoppestedet Vågsodden vil da kuttes ut, slik at en får en mer direkte tur til Tjøtta. Med en raskere gassferge med en kapasitet på 50 pbe vil antakelig dette være en forbedring som også Vega kan leve med selv om en da får 2 ferger til Sandnessjøen. Det forutsetter at Forvik fergeleie utbedres slik som det er planlagt at det skal. Fordi fergestrekningen Igerøya og Hamnøya blir så vidt kort, er det mulig at ved en slik løsning kan både hurtigbåten og dagens ferge mellom Vega og Brønnøy kan kuttes ut. Vega ser det som svært viktig å opprettholde dagens hurtigbåt til Brønnøysund.

En alternativ løsning er å nedlegge Forvik og heller anløpe Hamnøya også med ferga til Tjøtta. Da vil fergeleiet på Hamnøya bli det sentrale knutepunktet slik Horn på Brønnøy er i dag. Gevinsten ved å legge ned Forvik til fordel for det nye fergeleiet på Hamnøya er at reisende uten bil fra Vega da kan gå rett over på ny ferge til Tjøtta. Avstanden er neppe lenger enn 2,5 nautiske mil som i kjøretid med vanlig ferge er rundt 10 minutter.

6.2 Ulike alternativer for Tjøttabassenget

Det er pekt på 3 alternativer for Tjøttabassenget

Alt 1

Fergeleie Forvik	60 mill kr
Fergeleie Hamnøya	50 mill kr
Bro Hamnøya – Vevelstad	120 mill kr
Tunnel Vevelstad – Horn	500 mill kr
<i>I alt</i>	<i>730 mill kr eller (nedleggelse av Forvik) 670</i>
<i>mill kr</i>	

Besparelser:

- Ferge Andalsvåg – Horn nedlegges
- Hurtigbåt Vega – Brønnøy kan vurderes
- Fergeleiene på Forvik og Vågsodden nedlegges

Kostnadene til en ferge fra Igerøya til Hamnøya settes lik kostnadene som dagen ferge mellom Igerøya – Horn pga den vil ha høyere frekvens og lang åpningstid.

Alt 2

Fergeleie flytting til Vistnesodden	60 mill kr
Vei til Vistnesodden	20 mill kr ⁷
Bro Hamnøya – Vevelstad	120 mill kr
<i>I alt</i>	<i>200 mill kr</i>

Ferger og hurtigbåter som i dag.

Alt 3

Fergeleie flytting til Vistnesodden	60 mill kr
Vei til Vistnesodden	20 mill kr
Bro Hamnøya – Vevelstad	120 mill kr

Vegas løsning med 2 ferger i Tjøttabassenget som bare erstatter fergen mellom Vega og Horn i dag.
I alt 200 mill kr pluss dyrere fergeløsning for Vega
Hurtigbåt som i dag.

6.3 Konklusjon

Ved valg av alt 1 vil en få besparelser på driftsbudsjettet til Nfk, men en økning av kapitalkostnader. Dersom vi regner 4 % rente på tunnel- og brokostnadene, er økningen på (4 % av 730 mill kr fratrukket 200 mill kr gir 530 mill kr) som er gir 22 mill kr årlig belastning på samferdselsbudsjettet utover dagens løsning. Vi må så trekke fra besparelsene som er skissert for alt 1 for å sammenligne med dagens løsning som ikke er noen kostnader utover dagens kostnader evt bortsett fra fergeleie på Forvik som må utbedres uansett (minimumsløsning).

En løsning der Forvik nedlegges til fordel for et nytt fergeleie på Hamnøya, vil redusere de årlige kostnadene fra 22 mill kr til noe under 20 mill kr. (Muligens må Forvik fergeleie utbedres uansett, men dette kommer ikke inn i regnestykket fordi dette vil i så fall bare en reparasjon av dagens fergeleie inntil en ny fergeløsning er på plass i Tjøtta bassenget. Behandlingstid av forslaget til et vedtak og videre anleggstid for tunnelen og brua til Hamnøya må en forvente ta flere år fra i dag.)

Antakeligvis er alt 1 rimeligere løsning for Nfk enn alt 2 og alt 3 fordi Nfk kan kutte ut driftssubsidiene til både hurtigbåten fra Vega til Brønnøysund og dessuten faller ferga mellom Andalsvåg og Horn fra. Vi forutsetter at et frekvent fergesamband mellom Igerøya og Hamnøya vil ha om lag samme kostnad som dagens ferge mellom Igerøya og Horn pga lenger åpningstid og høyere frekvens fordi avstanden er kortere. Kostnadene til Nfk burde da bli omtrent de samme.

⁷ På møtet med kommunene i Bodø 12.4.2010 ble det antydnet at kostnaden for veien var om lag 20 mill kr. Dette kostnadsanslaget er ikke kvalitetssikret med Statens vegvesen.

7 Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og fastlandet - (FADHA)

Det er utredet tre alternativer for en fastlandforbindelse mellom Herøy/Dønna i en rapport av Asplan Viak (Jostein Rinbø i Asplan Viak as har vært prosjektansvarlig) på oppdrag fra styringsgruppen for FADHA (Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og Alstahaug). Krysningen over fjorden fra Dønn/Herøy til Alstahaug er fra 11,5 og 13 km i alternativene.)

Tre alternativer er vurdert av Asplan Viak. Det er to alternativer en har sett som mest sannsynlige å gjennomføre. Dette er de to nordligste alternativene. Det sørligste alternativet vil ha noe høyere kostnad og inneholder en enda lenger tunnel enn de to som er foretrukket.

Alternativ 1 går lengst nord fra Dønna kommune (litt sør for dagens fergeleie på Bjørn) til Alstahaug sør for Sandnessjøen. Asplan Viak har konkludert med at det er mulig å bygge en slik tunnel. Kostnadene ved å bygge den er anslått til 1,14 mrd kr.

Alternativ 2 går lenger sør i forhold til Alternativ 1 fra sentralt på Herøy til Alstahaug nord for Søvik. Dette alternativet er kostnadsberegnet til om lag det samme som alternativ 1 (1,15 mrd kr). Begge alternativer forutsetter om lag like lange og dype tunneler over fjorden.

Alternativ 1 har større dybde enn Alternativ 2. Forskjellene i kostnader og lengde er ikke signifikant forskjellige i de to alternativene. Alternativ 1 har en dybde på hele 395 meter, mens alternativ 2 har en dybde på 292 meter. Det kan også være andre aktuelle løp som ikke er utredet.

Dersom Alternativ 1 blir valgt, vil det være påkrevd at vegen mellom den nordvestre delen av Dønna og Herøy forkortes ved en tunnel eller en ny vei i skaret mellom Døpnnessund og Skard eller en ny forbindelse på sørsiden av Dønna til Døpnnessund. Dersom alternativ 2 velges, vil det være behov for en kortere og bedre veg mellom nordvest Dønna (Solfjellsjøenen) og Herøy på nordsiden av Dønna. Det er her påkrevd med en tunnel. Uansett alternativ vil det være behov for en bedre veg fra Herøy over brua til Herøyholmen. Dette er kostnader som kommer i tillegg til tunnelkostnadene som er referert over.

Problemet med begge alternativer er dybden i fjorden fordi begge tunneler vil være dype med en maksimal stigning på 8 %. Dette er for vogntog med en last på 17 tonn laks på grensen av hva som kan anbefales.

Kostnadene for transportørene blir høyere enn i dag fordi en først skal betale en bomavgift som minst vil tilsvare fergebilletten (det er adgang til +30 % dyrere bomavgift enn dagens fergebillett) pluss at en får ikke uvesentlige dieselkostnader ved å kjøre opp flere hundre meter med full last. Antakelig vil bare kjørekostnadene for vogntog være høyere enn dagens fergekostnader. I tillegg vil det bli en bomavgift i tunnelen tilsvarende dagens fergebillett.

Til sammenligning er det slik at Oslofjordtunnelen har et alternativ med en ferge som krysser Oslofjorden (Bastøyfergen). Trailere med last foretrekker i mange tilfeller Bastøyfergen fordi de får en pålagt hvilepause og dessuten er fergebilletten i mange tilfeller billigere enn summen av bomavgift og forbruket av drivstoff ved å kjøre tunnelen under fjorden.

Rørbru – er det en mulig teknisk løsning?

Et alternativ med rørbru over det dypeste området av fjorden mellom Dønna/Herøy og Alstahaug er det mulig å tenke seg. Da vil en slippe å gå ned så vidt dypt som er tenkt i utredningen til Asplan Viak. Bilkostnadene vil bli lavere og ikke minst belastningen på motor og faren for brann vil avta.

Men en slik rørbru er ikke hittil gjennomført i Norge. Rørbru vil ha høyere kostnader enn en tunnel som er utredet av Asplan Viak i de to aktuelle alternativene. I følge sjefsingeniør Ian Markey⁸ i Vegdirektoratet som arbeider med senketunnelen i Bjørvika på oppdragsgiversiden, er rørbru et helt annet teknisk konsept som en ennå ikke har erfaringer med i Statens Vegvesen. Men man tenker seg at dette vil kunne gjennomføres. Senketunnelen i Bjørvika hviler på lag av lettflytende leire som stabiliserer selve tunnelen.

En rørbru vil utvilsomt bli langt dyrere fordi det vil måtte påløpe utviklingskostnader i tillegg til konstruksjonsutgiftene ved tunnelen. Da er antakeligvis ikke et marginalt prosjekt på Helgeland stedet for å bære slike utviklingskostnader.

7.1 Begrunnelsen for FADHA

Hovedbegrunnelsen for tunnelen er at fisketransportene får økt fleksibilitet og pålitelighet fra Herøy til fastlandet. Men en slik forbindelse er ikke noen god løsning for tunge fisketransporter. Dersom det oppstår brann i motoren på tunge biler i så lange og bratte stigninger som tunnelen forutsetter, kan det bli innført restriksjoner på trafikken med tunge kjøretøy⁹. Da vil en være mer tjent med dagens løsning. Et alternativ med en høyere fergefrekvens kan i så fall gi sikrere og bedre tilbud for befolkningen og næringslivet på Herøy/Dønna enn en tunnel.

Det er dessuten usikkert hvor lenge fersk fisk til Europa vil gå på vei i hvert fall fra Nord-Norge. Toven tunnelen blir ferdig i 2013/14. Dette kan gi andre mer lønnsomme transportløsninger enn de løsningene som fremstår som best i dag.

Dersom trafikken i Europa øker ytterligere, vil kanskje transporter med tog gjennom Europa bli både billigere og mer praktisk enn dagens løsning. Dersom en da sitter igjen med en tunnel som skal bompengefinansieres for bare innbyggerne på Herøy/Dønna vil dette være tungt å bære for dette trafikksegmentet alene.

⁸ Ian Markey er prosjektansvarlig på oppdragsgiversiden for Bjørvikatunnelen i Oslo. Han er derfor en person som har sett en del på ulike løsninger for underjordiske vegtunneler i Norge.

⁹ Opplysninger fra tunnelansvarlig i Statens vegvesen Region Nord bekrefter at dette er et problem. Det bør gjøres en særskilt sikkerhetsanalyse før en undersjøisk tunnel blir nærmere utredet.

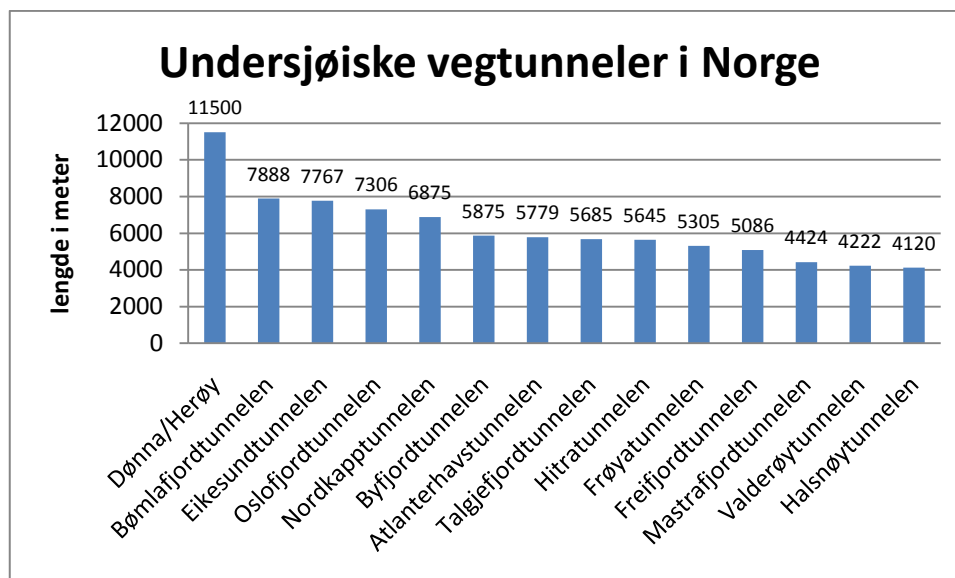
Det er trolig urealistisk at et samfunn med om lag 5 000 personer (samlet antall innbyggere på Herøy/Dønna og Lurøy/Træna) skal ha trafikk nok til å forsvare de samfunnsøkonomiske kostnadene med en så lang tunnel. I tillegg er det en usikkerhet i hvilken teknisk transportløsning som en bedrift finner som den beste i så lang tid som det tar å finansiere investeringsutgiften for tunnelen. Dessuten hevder Lurøy og Træna at de er best tjent med å bli betjent med sjøverts løsning som dagens fremfor å benytte FADHA.

Fabrikk sjefen på Marine Harvest (MH) på Herøy mener imidlertid at det ikke vil være mulig å benytte kjølecontainere fordi dette vil ta altfor lang tid i forhold til de krav som kundene stiller til produktene fra fabrikken. MH mener at det ikke vil være noe problem med stigningen i tunnelen. Han henviser til at eksisterende tunneler som benyttes har stigningsforhold som ligger over 8 % (E39 Byfjordtunnelen, E39 Mastratunnelen, E39 Bømlotunnelen. Dette gjelder også Hitratunnelen som Marine Harvest benytter for sitt anlegg på Hitra.

7.2 Dagens undersjøiske vegtunneler i Norge

Vi tar tatt med to grafer som sammenligner Dønna/Herøy tunnelen med de lengste og dypeste vegtunnelene som i dag er i bruk i Norge. Grunnen for å foreta sammenligningen er å vise hva som er standard lengde og dybde på dagens undersjøiske vegtunneler som er i drift.

I den første figuren ser vi at det er lengden på tunnelen som er ekstrem; ikke dybden slik det fremgår av neste figur. Landets dypeste vegtunnel, Eikesundtunnelen, er nesten like dyp som tunnelalternativet 2 i FADHA.

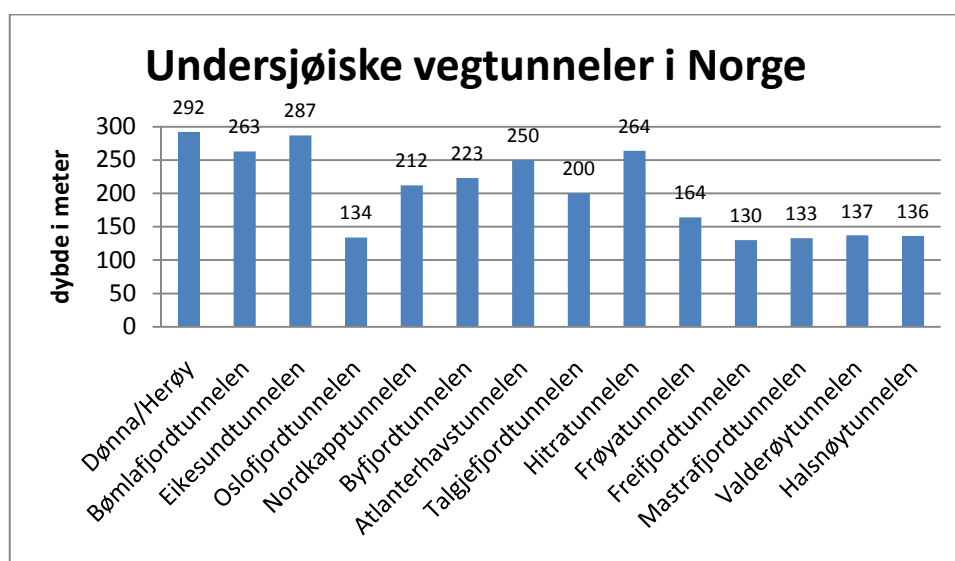


TØI rapport 1064/2010

Figur 7.1 Fastlandsforbindelsen FADHA vil bli den lengste undersjøiske vegtunnel i Norge.

Den lengste underjordiske tunnelen som er i drift i dag er Bømløfjordtunnelen på 7,9 km lengde. FADH tunnelen vil ha en lengde som er 46 % lengre enn denne.

Bømlofjordtunnelen hadde en ådt¹⁰ på 1350 i 2004, mens Eikesundstunnelen hadde en ådt på 1850 (Vegdirektoratet, 2004). FADH tunnelen vil ha betydelig lavere ådt enn disse (om lag 870 ådt i 2015 ifølge rapporten fra Asplan Viak).



TØI rapport 1064/2010

Figur 7.2 Fastlandsforbindelsen FADHA vil bli den dypeste undersjøiske vegtunnel i Norge.

¹⁰ Ådt er en forkortelse for årsdøgnstrafikk som betyr gjennomsnittlig trafikk på en vei (i begge retninger) i løpet av et døgn fordelt over alle dager i året. Tilsvarende er begrepet vdt som står for virkedøgnstrafikk der trafikken på lørdag, søndag og faste helligdager er fratrukket. Tall for vdt er høyere enn for ådt for samme strekning.

Lange kjøretøy utgjør bare en passering i ådt sammenheng. Mens på fergene omregnes lange kjøretøy til flere personbilkvivalenter (pbe) i fergestatistikken, gjøres dette ikke i ådt beregninger. Her teller en passering med et langt kjøretøy bare en passering.

8 Marine Harvests anlegg på Herøy i Nordland

Marine Harvest (heretter MH) er et selskap innen fiskeoppdrett som hovedsaklig driver innen laks selv om de har konsesjon til flere typer av oppdrett (laks, ørret, torsk, kveite og blåskjell). På Herøy i Nordland har de et anlegg som sysselsetter om lag 150 personer. I tillegg har MH et tilsvarende anlegg på Hitra. De fleste sysselsatt på fabrikkene på Herøy er bosatt på Herøy og dessuten noen på Dønna.

MH har stor økning i etterspørselen etter rød fisk. Nå i 2009 går det 17 vogntog ut med ferdige produkter per produksjonsdag. Slaktingen foregår helt fram til kl 23. I alt planlegges det slakt av 6400 tonn fisk på pr måned (i de beste månedene som f eks oktober og november). I hele 2009 slaktes det 67 000 tonn. Hvert vogntog tar i gjennomsnitt 17 tonn slaktet fisk. Det vil si at hver produksjonsdag 20-23 dager per måned slaktes det nå i 2009 om lag 280 tonn. I 2007 var slakt per dag om lag 100 tonn. Dette setter større krav til transporten inn og ut fra Herøy.

(Herøy kommune henger sammen med Dønna kommune med vei. Begge er øykommuner. Fergene til Dønna (Bjørn) kan benyttes, men veien mellom Herøy og Dønna er svingete og med sterke stigninger slik at dette bare gjøres i dersom fergene mellom Flostad og Søvik ikke er tilgjengelig eller at det tidsmessig er bedre å ta fergene fra Bjørn.)

Fisken taper seg i verdi etter en viss tid etter slaktetidspunktet. Fisken må til markedet innen 4 døgn etter at den er slaktet. Etter slaktingen er det derfor viktig at all fisk går ut om kvelden. Det er derfor behov for en avgang kl 2350 som påpekt overfor Statens Vegvesen (ny anbudsutlysning der en slik avgang må med).

En del av fisken eksporteres til St. Petersburg. Den kjøres helt frem, men alternativt benyttes en ferge mellom Sundsvall og Helsinki og så videre med bil til St.Petersburg. Noen vogntog går til Danmark, mens noen går til Gardermoen med fly (jumbojet) videre til Korea. MH sier i en kommentar at nå går det meste av laksen på Herøy til kontinentet i Europa (EU).

MH regner med at etter 4 dager begynner kvaliteten på fisken å falle. En får solgt fisken, men til en lavere pris enn den prisen som oppnås ved beste kvalitet.

MH har økt slaktingen av fisk fra år til år. Nå pågår slakting av fisk hver eneste produksjonsdag som vil si fra og med mandag til fredag. Dette betyr 253 produksjonsdager årlig i 2009 med 17 vogntog daglig ut fra Herøy.

Det er altså behov for flere fergeavganger enn dagens for å tilfredsstille slakteprogrammet som MH har fastlagt for sine operasjoner.

8.1 Hva kan en spare inn på?

MH har mindre behov for fergetransport tidlig på dagen. Ut fra fabrikken vil det normalt gå mindre fisk ut før kl 12 enn etter kl 12. En nedtrapping av avganger midt på dagen vil gi store utfordringer i forhold til behov for uttransport. Dette er informasjon gitt av fabrikkjefen (Kjell Stokbakken) på MH på Herøy.

Hurtigbåter er det behov for om morgenen pga pendling (inn og ut) og videregående elever som skal på skolen i Sandnessjøen. Fergeavganger på morgenen og midt på dagen kan nedtrappes uten at det skaper noen problemer.

Ambulansebåten skal nå overføres til helseforetakene. Det gjør at dagens ambulansebåt kan benyttes som båt til samfunnstjeneste av Herøy kommune. Den kan benyttes til å frakte grunnskoleelever fra øyene inn til skolen på Herøy.

8.2 MH ønsker en bedre forbindelse med fastlandet

MH er svært opptatt å få en bedre forbindelse til fastlandet. Årsaken er at de har fokus på ledetiden på transportene til kunden. Det viktige for MH er at tiden hos kunden øker. En forskjell i fremføringstid på et døgn øker tilgjengelig "shelf life"¹¹ tiden med 14-17 %. *"Tilgangen til fleksibel forbindelse til fastlandet med tilstrekkelig kapasitet er en forutsetning for at aktiviteten kan videreutvikles på Herøy."* (Kjell Stokbakken).

Han presiserer at oppdrettsnæringen har ekspandert vesentlig senere år. Oppdrettsnæringen planlegger med fortsatt utvikling med større enn de volumer en ser i dag for årene som kommer. Han mener derfor at den transportløsningen i dag en har på Herøy må forbedres vesentlig dersom fabrikken skal forbli på Herøy.

Men om denne forbedringen er i form av økt fergefrekvens evt flere ferger eller en fastlandsforbindelse er ikke poenget. Det viktige er at ledetiden reduseres i forhold til dagens transporter og at transportene fra fabrikken er fleksible. I og med at volumet på aktivitetene til MH på Herøy stadig økes, blir dette et viktigere poeng for konsernet å vektlegge.

8.3 Fersk fisk transporter fra Helgeland

I følge rapporten til Ferskfisktransporter fra Norge til Kontinentet (Mathisen et al (2009)) er det 103 000 tonn som produseres av de 4 slaktericlusterne av fersk laks og ørret i Nordland (de viktigste slakteri clusterne er Helgeland (49 000 tonn nå er dette økt til 65 000 tonn (2009)) og Vesterålen (39 000 tonn)).

Fabrikkjefen på MH sier i en kommentar til dette at volumene økt betraktelig fra volumene rapportert i rapporten om (Mathisen et al (2009)) som er referert til over (2007 tall). Fabrikken på Herøy vil i 2010 alene sende ut 54 000 tonn fersk fisk i tillegg kommer fersk fisk transportene fra Nova Sea. Til sammen vil en derfor komme over 100 000 tonn fersk fisk fra Helgeland i 2010.

¹¹ Jeg forstår dette som tiden produktet er tilgjengelig for kunden i butikk.

Nå fra juli 2010 vil MH starte med å produsere fersk filet (om lag 1000 tonn per måned). Dette vil isolert sett redusere transportene sammenlignet med om samme mengde slaktet laks var transportert som hel fersk fisk i kasser.

For semitrailere vil transportene ut fra Herøy ha en totalvekt som ligger innenfor 40-44 tonn. For bil og henger vil totalvekten være på inntil 50 tonn.

Det går nå 10 Huckepack 33 pallers trailere (jernbanecontainere) i uken med fersk fisk over Mo i Rana med jernbane. Til sammen utgjør disse transportene 20 % av total produksjon på Herøy. Resten av produksjonen går over Sandnessjøen og Mosjøen med trailere. 40 % av fisken går til Russland, mens resten går til Europa med bil.

8.4 Vil Tøventunnelen påvirke transportmønsteret av fersk laks fra MH?

Fra våren 2014 er Tøventunnelen gjennom Tøvenfjellet i Leirfjord kommune til Drevja i Vefsn kommune planlagt å være ferdig. Spørsmålet er hvordan vil denne tunnelen påvirke transportopplegget til MH og de andre ferskfisk eksportørene på Helgeland?

MH forteller at dette blir en helt ny hverdag for transportørene (lastebil). Dette blir en stor forbedring.

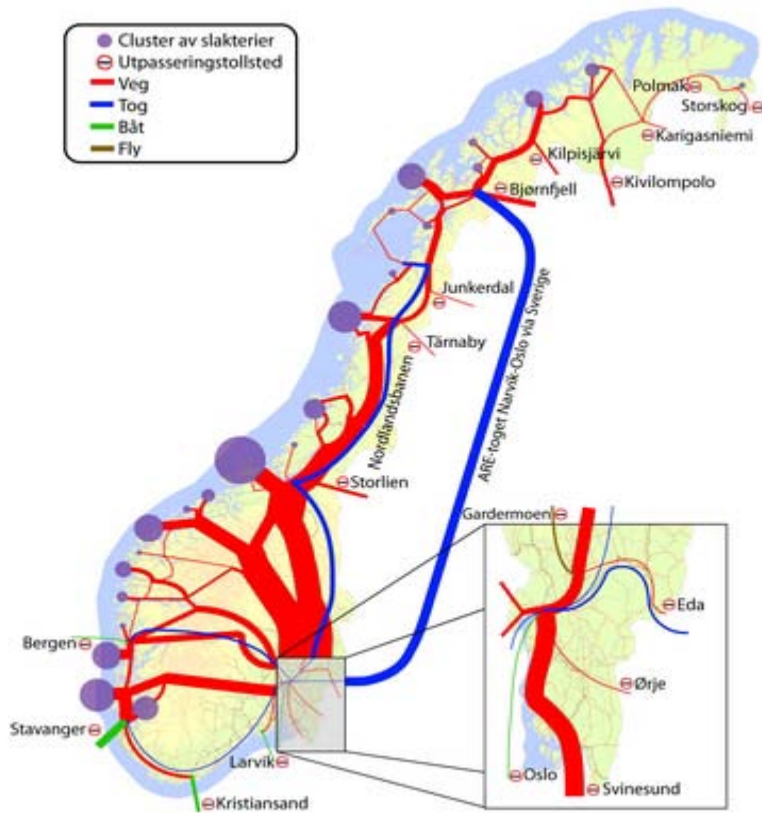
På spørsmål om en da vil velge å transportere den ferske fisken i jernbanecontainere har MH gjort positive erfaringer. Bring transporterer i dag to semitrailere daglig på jernbanen fra Mo i Rana. Semitrailerne blir lastet over på toget og fraktet til Alnabru. Det fraktes videre med bil. Hvor de da går videre er usikkert fordi salget av laksen foregår mens den transporteres på toget. Mest sannsynlig er det imidlertid at den fraktes videre med bil til Kontinentet.

Ved bruk av tog har i følge fabrikkjefen på MH samarbeidet med leverandører valgt å satse utelukkende på 33 pallers Eurotrailer med "Hucke pack" løsning. Dette har vist seg ved ferskvare transporter å være overlegen andre løsninger. Ved enkel tilrettelegging overføres trailer effektivt mellom vei, bane og sjø. I tillegg kan MH garantere sine kunder ubrutt kjølekjede uten omlast fra dør til dør i Europa. Men MH mener at kapasiteten på jernbanenettet vil måtte økes vesentlig dersom MH skal transportere mer enn 20 % på jernbanen.

Tøventunnelen kan medføre at dette transportopplegget styrker seg og evt at en får til en omlastingsstasjon på Drevja i utgangen av tunnelen. En vil da spare 70 km som er avstanden fra Drevja stasjon til Mo i Rana (ifølge visveg). Antakelig vil denne løsningen være avhengig av mengden fersk laks som en velger å frakte med tog til Alnabru.

Logistikksjefen sier at MH er veldig positive til prosjektet med å frakte fersk fisk på jernbane fordi det gi et fordelaktig miljøimage til MH og dessuten er det også rimeligere enn lastebiltransport helt ned til Oslo.

En figur som viser transportstrømmene og størrelsen av slakterivirksomheten av oppdrettsfisk i Norge. MH sier at volumene har økt betydelig siden rapporten som er kilde for figuren ble laget (dataene i figuren er fra 2007/2008). Men figuren er likevel tatt med for å vise transportveiene som benyttes.



Figur 8.1 Transportstrømmer med fersk laks fra slakterier til utlandet på veg og bane.
Kilde: Mathisen T et al (2009)

9 Fastlandsforbindelsen mellom Lovund i Lurøy kommune og fastlandet

Det er presentert et opplegg for en fastlandsforbindelse mellom Lovund og fastlandet rett nord for Stokkvågen i fire trinn til en samlet kostnad til 2,5 mrd kr. Som en kommentar til opplegget, er store kostnader som knytter til sammen 1155 personer som i dag (2009) er bosatt på Lovund (389 bosatte), Sleneset/Moflag (46 bosatte), Nord-Svolvær (10 bosatte), Onøy (289 bosatte) og Lurøy/Klippenvåg (118 bosatte) til fastlandet der det bor 231 personer (Røytvik (73 bosatte) og Klevhals (158 bosatte)).

Konklusjonen i rapporten fra AL Konsulting er at det ingeniørteknisk er mulig å bygge en slik forbindelse. Ingen av de undersjøiske tunnelene har en stigning over 8 % som er en absolutt grense for å godkjenne en slik undersjøisk tunnel.

Men fra et samfunnsøkonomisk synspunkt framstår dette både svært lite lønnsomt og antakeligvis også svært risikabelt fordi en vil møte mange uforutsette problemer dersom et slikt prosjekt skulle gjennomføres. Prosjektet består av en rekke bruer og tunneler. Det beste alternativet består av tre tunneler som er hhv 5, 7,5 og 9 km lange. Tunnelene vil ha en dybde på 160 meter under havoverflaten.

Så lange undersjøiske tunneler er det svært få av i Norge, og de få som finnes er gjennomført i områder med stor trafikk. På Helgeland kan en ikke forvente at noen undersjøisk tunnel selv på noe sikt vil overstige en trafikk på 1000 ådt. Derom en samler trafikk fra alle øyene i et system med ferger som mater trafikk inn til en tunnel kan en høyst oppnå et trafikkvolum på 1000 ådt.

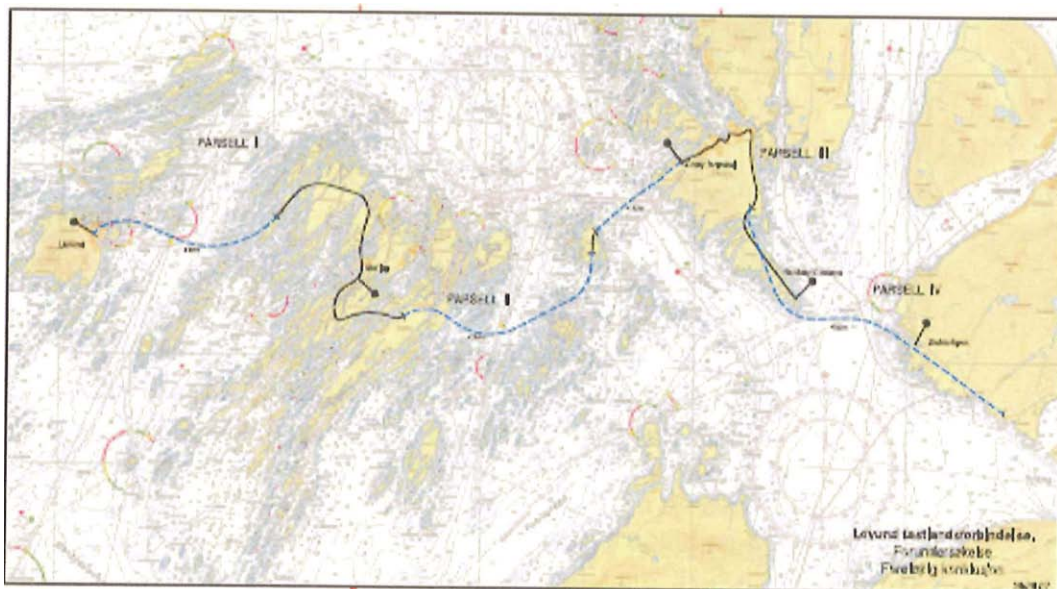
Kostnadene er grovberegnet til 2,5 mrd kr med en usikkerhetsmargin på 40 % dvs at prosjektet kan komme opp i nær 4 mrd kr. Med en så liten befolkning vil den avkastningen bli så lav at prosjektet ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt opplagt ikke vil være forsvarlig. Prosjektkostnadene vil bli så høye at fergedrift alternativt vil dekke transportbehovene til en langt lavere pris. En vil kunne øke frekvensen på ferger og hurtigbåter slik at dagens brukere av fergene vil bli mer fornøyd og samtidig ha en samfunnsøkonomisk gevinst i forhold til en fastlandsforbindelse.

9.1 Konklusjon

Konklusjon på arbeidene med fastlandsforbindelser fra øysamfunnene ute i havet til fastlandet er at dette er beregninger som en må foreta for å finne ut hvilken eller hvilke forbindelser det er mulig å få til ut i fra ingeniørtekniske forutsetninger og begrensninger som finnes. Men ut i fra rene økonomisk betraktninger vil slike forbindelser ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Den beste løsningen mht økonomisk kostnad i forhold til gevinst for trafikkantene vil være at flest mulig kan benytte den nye infrastrukturen som f eks en bru eller undersjøisk veitunnel. Det betyr igjen at det er nødvendig med et samarbeid mellom berørte kommuner der noen kanskje får mer enn andre, men at alle kommer bedre ut enn dagens løsning med sjøverts transporter.

Bruken av infrastrukturen skal være for flest mulig trafikanter. Dette bør være et hovedpunkt i et område med liten befolkning og store samferdselsmessige utfordringer som Helgeland. Gjennomføring av prosjekter som fremstår som samfunnsøkonomisk ulønnsomme krever en klar distriktpolitisk eller næringspolitisk prioritering. Nyttekostnadsanalysen er bare en del av beslutningsunderlaget, og samfunnet kan ta en avgjørelse som er en politisk valgt løsning der andre faktorer enn de tradisjonelle i nytte-kostnadsanalyser, tillegges større vekt.



Figur 9.1 Fastlandsforbindelsen mellom Lurøy og fastlandet er det vist det beste alternativet foreslått i utredningen til AL Konsult.

10 Diskusjon om nytt fergeleie på Tonneshalvøya

Tonneshalvøya er delt i to mellom de to øy kommunene Lurøy og Rødøy. Dagens ferge går fra Kilboghavn i Rødøy kommune til Jektvik og videre til Rødøy, Gjerøy, Selsøyvik, Storselsøy og Nordnesøy i Rødøy kommune. Det er i dag MF Fykan (med en pbe kapasitet på 35) som utfører transporten.

Begge kommuner ønsker et nytt fergeleie på Tonneshalvøya i tillegg til dagens fergeleier. Lurøy kommune ønsker fergeleie lagt til sin del av Tonneshalvøya, mens Rødøy kommune ønsker primært å ivareta transporten til en veiløs bygd. (Klubbvik ved Gjersvik har liten bosetting, men det er 4-5 gårdsbruk som er avhengig av transporter til og fra gårdsbrukene.)

En utredning utført av siviløkonom Trond Ørjan Møllersen (2009) som er engasjert av Lurøy kommune. Han argumenterer for en ny fergekai på Tonnes. Lokalisering av Gjersvik alternativet krever at en i så fall må bygge ut en fergekai samt en tunnel på 800 meter av fv 439 gjennom Tonnesfjellet. Konklusjonen til Møllersen er at å bygge en fergekai på Gjersvik i stedet for Tonnes gir en negativ nytte for de reisende (på grunn av lenger reisetid) og en merkostnad på 60-70 mill kr (tunnelkostnad) i investeringskostnader svarende til en merkostnad på 5,6 mill kr årlig.

Dersom en skal legge samfunnsøkonomiske kriterier til grunn, er det nok flere prosjekter i Helgeland som vil ha bedre avkastning enn å bygge en tunnel til et samfunn med så liten bosetting som Gjersvik. Men om Nfk har økonomiske midler til å endre fergeruta til å anløpe Tonnes eller Gjersvik, er det først og fremst et lokalpolitisk spørsmål. Dette kan ikke avgjøres ved å se på den økte nytten for noen, mens andre får en nedgang i nytten ved tiltaket. Da vil en måtte sette en nytteøkning for noen opp mot en nyttenedgang for andre.

Det strengeste samfunnsøkonomiske kriteriet krever at noen får økt nytte uten at noen får nedgang i nytten (såkalt paretoforbedring). Samtidig må nytteforbedringen være slik at den kan økonomisk sett kan forsvares. Det vil si at nettonytten må være positiv. Dette vil si at nytten fra tiltaket må være større enn de samfunnsmessige kostnader tiltaket påfører samfunnet som f eks kostnadene til en bro eller en tunnel.. Dersom tiltaket gir nyttenedgang for en gruppe og nytteøkning for en annen, gir ikke en nyttekostnadsanalyse noe svar på hva som bør velges. Da er dette et politisk valg som myndighetene må ta stilling til.

Kaldor-Hicks-kriteriet løser dette dilemmaet ved å kreve at dersom den gruppen som får en nytteøkning ved tiltaket, må være så stor at de kan kompensere dem som får en nyttenedgang ved tiltaket. Denne kompenseringen behøver i praksis ikke foretas, men den må kunne være av en slik størrelse at dette er sannsynlig. Det er dette kriteriet som er vanlig å benytte i nyttekostnadsanalysen.

Det betyr at gevinsten ved å opprette et fergeleie på Tonnes må være så stor at nytte av fergeleiet kan (1) kompensere tapet for dem som får dårligere frekvens på ferga ved at flere steder anløpes (brukerne av dagens ferge) pluss (2) kostnadene ved å bygge nytt fergeleie i Tonnes som er beregnet til 15-16 mill kr av Statens vegvesen. Tilsvarende beregning kan gjøres for Gjersvik.

Befolkningen i Tonnes består av to grunnkretser som (Aspdal/Rødøy og Konsvik) som til sammen har en befolkning på 172 personer (2009), mens det er 144 personer bosatt rundt Kilboghavn (Vestre Sørfjorden). Dessuten trafikkerer fergen østre Sørfjorden (bosetting 34 personer) på Rødøy.

Det er bosatte på Indre Kvarøy i Lurøy kommune som særlig får gevinsten fra et nytt fergeleie på Tonnes. Kvarøy har 71 bosatte personer (2009). 59 av disse bor på Indre Kvarøy i følge Møllersens utredning.

10.1 Samarbeid med Lurøy og Rødøy om et felles tiltak

For at en skal fremme et forslag om et nytt fergeleie bør et utvalg fra kommunestyrene i Lurøy og Rødøy bli enige om med hva de ser som lokalpolitisk mulig å få til og så fremme et felles forslag om det til Nfk. Fergen som stort sett går i farvann som ligger i Rødøy kommune, men som har samferdselsmessige gevinster for personer som er bosatt i Lurøy kommune.

Siviløkonom Møllersen konkluderer i sin utredning med at Tonnes er et bedre alternativ for et nytt fergeleie enn Gjersvik. Dette virker rimelig ut i fra at kostnadene på Gjersvik blir langt høyere fordi en må bygge en tunnel på 800 meter gjennom Tonnesfjellet. Men det er ikke gjennomført noen nyttekostnadsanalyse av et prosjektet om opprettelse av et nytt fergeleie på Tonnes. Det er det heller ikke grunn til å gjøre før de to kommunene er blitt enige om en løsning av saker der begge kommuner kan stille seg bak.

Forutsetningene for å gjennomføre en nyttekostnadsanalyse av et infrastrukturiltak er at kostnadene for tiltaket er beregnet, og dessuten bør det være lokal enighet om at tiltaket bidrar til nytte for samfunnet. I dette tilfelle er det tvil om hvilket tiltak som bør utredes videre.

Det er laget et kart hentet fra rapporten til Møllersen som forklarer et mulig fremtidig samband. Forslaget viser et mulig fremtidig fergesamband når Tonnes fergeleie er etablert. Dette er vist i figur 10.1 nedenfor.



Figur 10.1 Forslag til løsning fra rapporten til siviløkonom Trond Ørjan Møllersen.

11 Nordlandsekspressen fra Bodø til Sandnessjøen - bør noe endres?

Nordlandsekspressen (heretter NEX) er en hurtigbåt finansiert av Nfk som går i to ruter fra Bodø; Bodø – Svolvær - Bodø og Bodø – Sandnessjøen - Bodø. Dette er store katamaran båter som trafikkerer disse rutene. De kan ta rundt 200 passasjerer og gå i noe over 30 knops hastighet.

Den sørligste ruta (NEX1) opereres av MS Steigtind og MS Salten (identiske søsterskip). Disse båtene opereres av Torghatten Nord AS. Det er store hurtigbåter som er 41 m lange og har en besetning på 5 personer. Hastigheten er 33 knop.

NEX1 anløper 22 steder inklusive start- og endepunkt som er Bodø – Sandnessjøen. Ruta binder sammen persontransporten i fylket mellom fylkeshovedstaden og regionhovedstaden for Helgeland (Sandnessjøen).

Det er to spørsmål som reises om anløpene til NEX1;

- Bør antall stoppesteder reduseres slik at reisetiden blir kortere?
- Bør den gå helt til Sandnessjøen eller snu tidligere (som f eks Nesna)?

Formålet med å etablere en ekspressruta fra Bodø og sørover (den gang til Nesna) var å gi de reisende et tilbud til dem som har et dårlig fly- og jernbanetilbud. I og med at samfunnet investerer i flyplasser og jernbane, er det rimelig at dem som ikke kan gjøre bruk av dette tilbudet, får noe annet i stedet.

Antall stoppesteder på NEX1 fra Bodø til Sandnessjøen

Avstanden fra Bodø til Sandnessjøen (i farleden) er 96 nautiske mil og kan da kjøres direkte på om lag 3 timer. NEX1 bruker om lag 5 - 6 timer (5 timer og 45 minutter nordgående og 5 timer 5 minutter sørgående). Den lange reisetiden skyldes at NEX1 anløper 20 stoppesteder utenom de to endepunktene på ruta.

Vi har sett på passasjerstatistikken for den sørgående NEX1 og sett på passasjerantallet (kommet og reist) for hvert stoppested innenfor Helgeland (fra og med Rødøy til og med Sandnessjøen) i 2008. I alt var det 185 200 passasjerbevegelser med den sørgående NEX1 i 2008 (antall passasjerer kommet og reist). Det vil altså si 92 600 reiser.

Dette er i alt 14 stoppesteder på Helgeland (fra og med Vågholmen til og med Bjørn) før den snur i Sandnessjøen. NEX1 anløper de helgelandskommunene med ulikt antall anløp;

1. Rødøy 5 anløp
2. Lurøy 5 anløp
3. Nesna 2 anløp
4. Dønna 2 anløp

Det er de fire øy kommunene (Rødøy, Lurøy, Nesna og Dønna) som har anløp av NEX1 utenom endepunktet Sandnessjøen i Alstahaug. (Anløpsstedet Nordvernes ligger i Rødøy kommune.) Men øya Nesøya der stoppestedet er en øy som er delt mellom Lurøy og Rødøy.). Vi ser av tabell 11.1 under at flere av stoppestedene er anløpssteder for materuter av passasjerer fra øyene rundt anløpsstedet.

11.1 Færre stoppesteder

Det er krevende å redusere antall stoppesteder. Men det bør antakelig gjøres et forsøk for å redusere den totale reisetiden mellom Sandnessjøen og Bodø. Det kan tenkes flere strategier for å få dette til.

En strategi er å ta vekk steder som har fergeanløp fordi disse da har tilgang på bil og vei som et alternativ til en sjøreise. Men vi ser mange av disse er typiske knutepunkt for innmating av passasjerer fra mange mer isolerte steder (øysamfunn) i kommunen. Derfor er trolig dette en dårlig strategi.

En annen strategi er å gi hver kommune ikke flere enn f eks tre steder NEX1 anløper. Kommunen kan selv foreta en prioritering av hvilke stoppested som skal anløpes. Dette vil bare ramme Lurøy og Rødøy som er de kommunene som har mest desentralisert bosetting.

En tredje strategi er å kutte ut noen stoppesteder som har minst passasjerer som f eks Handnesøya¹² på Nesna. Det er tydelig at også her er det materuter som vil måtte endres.

En fjerde er å se på avstanden mellom stoppestedene slik at en prioriterer at tiden mellom stoppestedene skal være noenlunde lik i tid uansett hvilken kommune anløpsstedet ligger i.

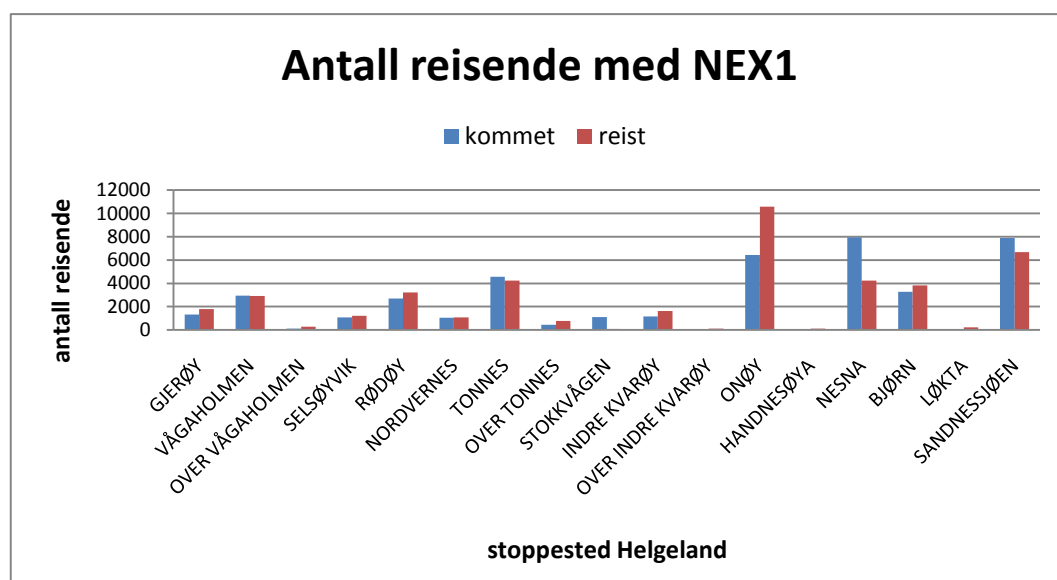
¹² Akkurat dette stoppestedet har anløp bare noen få dager i uken. Det er grunnen til at det er så vidt få passasjerer.

Tabell 11.1 Antall passasjerer som er kommet og reist på stoppesteder med NEX1. 2008. Antall passasjerer. * er steder med innmating av passasjerer fra øyene rundt stoppestedet (overgang av passasjerer).

Kommune	Anløpssted	Kommet	Reist
Rødøy	GJERØY	1326	1797
Rødøy	VÅGAHOLMEN	2932	2926
Rødøy	OVER VÅGAHOLMEN	111	276
Rødøy	SELSØYVIK	1069	1198
Rødøy	RØDØY	2683	3209
Lurøy/Rødøy	NORDVERNES	1059	1085
Lurøy	TONNES	4556	4238
Lurøy	OVER TONNES	439	777
Lurøy	STOKKVÅGEN	1090	91
Lurøy	INDRE KVARØY	1162	1633
Lurøy	OVER INDRE KVARØY	1	124
Lurøy	ONØY	6446	10593
Nesna	HANDNESØYA	2	101
Nesna	NESNA	7947	4239
Dønna	BJØRN	3279	3830
Dønna	LØKTA	18	233
Alstahaug	SANDNESSJØEN	7891	6690

TØI rapport 1064/2010

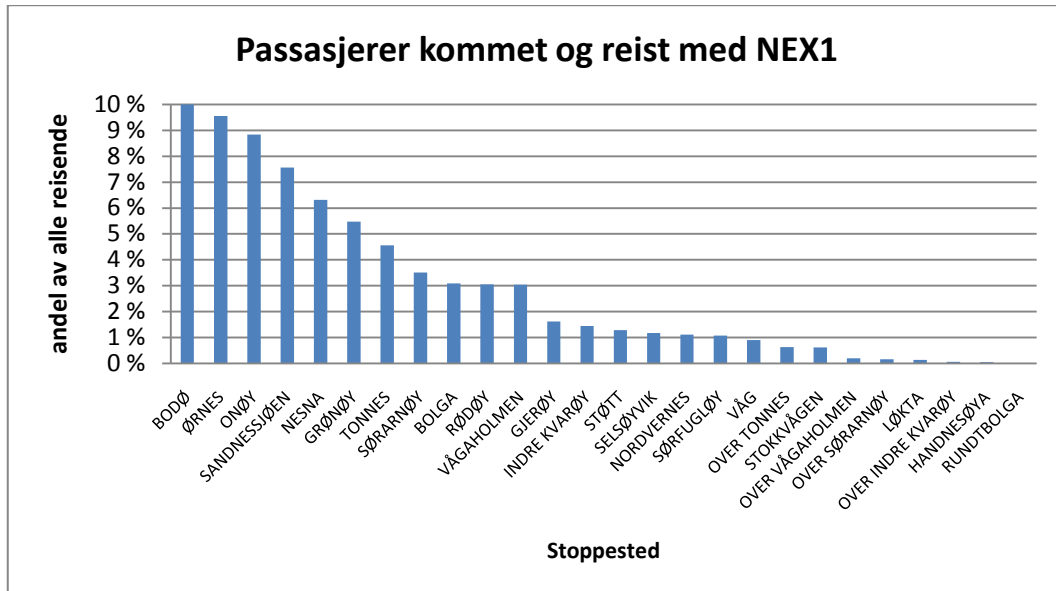
For å gi et bilde av passasjermønsteret NEX1 har på stoppene på Helgeland, har vi tatt med figuren under.



TØI rapport 1064/2010

Figur 11.1 Antall passasjerer kommet og reist til og fra Helgeland i 2008 med NEX1 sørgående. Antall passasjerer.

Dersom vi summerer antall kommet og reist og ser hvilke stoppesteder som har færrest reisende og ser andelen de har av alle reisende sortert etter størrelse, ser vi at stoppestedene som ligger nord for Helgeland har færre reisende enn stoppestedene på Helgeland.

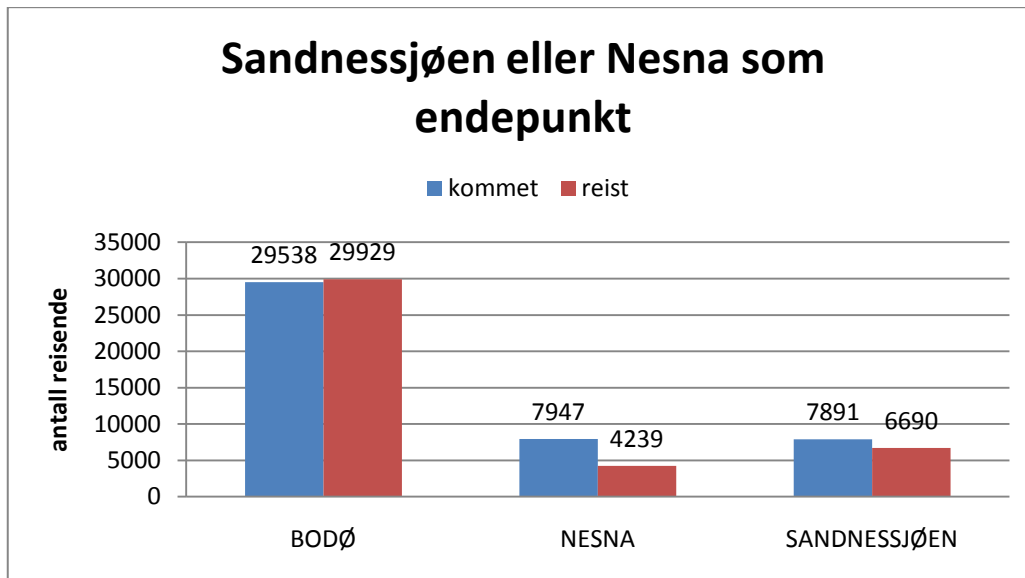


TØI rapport 1064/2010

Figur 11.2 Antall passasjerer kommet og reist som andel av alle reiser med NEX1. (Bodø har 31 %, men figuren er kuttet på 10 % for å få med søylene de mindre stoppestedene)

11.2 Bør NEX1 gå helt til Sandnessjøen?

Dersom NEX1 ikke hadde gått helt til Sandnessjøen, men snudd f eks ved Nesna som den gjorde tidligere, vil en spart 40 til 45 minutter (fra dagens rutetabell). Det er 14 nautiske mil mellom Nesna og Sandnessjøen. Med 33 knops fart ville dette tatt om lag 25 minutter pluss tid til å redusere hastighet i innseiling og havnebasseng.



TØI rapport 1064/2010

Figur 11.3 Antall personer kommet og reist i endepunktene og Nesna. 2008.

Sandnessjøen er det største stoppestedet utenom Bodø. Det er noen flere passasjerer som har kommet til Nesna enn til Sandnessjøen, men langt flere reiser fra Sandnessjøen enn det er fra Nesna.

Kuttes Sandnessjøen ut som anløpssted for NEX1, vil dette berøre bortimot 7-8 % av alle reiser med NEX1. Det kan derfor ikke anbefales uten at en setter opp en alternativ rute mellom Nesna og Sandnessjøen.

Tallene som oppgitt fra Nfk sier ikke om de reisende er skoleungdom, pendlere, næringslivsreisende eller turister. Det må en i så fall gjøre markedsundersøkelser for å finne ut av. (TØIs 4 årige reisevaneundersøkelse har opplysninger om reisemål, men disse undersøkelsen har for svakt tallgrunnlag for sjøreiser på Helgeland til at den er av interesse.)

11.3 Konklusjon

Anbefalingen vil være å kjøre hele ruta Bodø - Sandnessjøen, men å kutte ett stopp i Rødøy, ett på Lurøy og dessuten kutte ut Handnesøya på Nesna. Dette vil gi anslagsvis 30 - 40 minutter kortere reisetid med NEX1 mellom Bodø og Sandnessjøen avhengig av hvilke stoppesteder som kuttes. Det forutsettes at Nfk i så fall legger opp et ruteopplegg som mater inn de passasjerene som blir berørt til alternative stoppesteder.

Begrunnelsen for å kutte ned på stoppesteder på Lurøy og Rødøy er at en må finne seg i flere overganger mellom transportmidler når en velger å være bosatt i øy samfunn langt fra transportsentra i kommunen. Antakelig er etterspørselen tilpasset reisehyppighet som påvirkes av ventetid og reisetiden til regionsenter og Bodø. Slik situasjonen er i dag er dette tapet for alle de andre passasjerene som må ha lenger reisetid fordi en skal ta særlige hensyn til personer bosatt på isolerte øy samfunn er i dette tilfellet antakelig større.

Buss Levang – Sandnessjøen - Levang

En alternativ løsning er ikke å anløpe Sandnessjøen, men å snu ruta på fergestedet Levang i Leirfjord etter Nesna. Dersom en skreddesyr en korresponderende buss og evt en godsbil som kan ta med godset som er med NEX1, vil passasjerene til og fra Sandnessjøen få kortere reisetid til og fra Nesna sammenlignet med å reise med dagens NEX1. Dessuten vil Nfk spare en del på å benytte en buss i stedet for en hurtigbåt på de 34 km (langs veien) fra Levang i Leirfjord til Sandnessjøen. Passasjerene som skal ta NEX1 til Bodø, vil da i stedet måtte gå på en buss i Sandnessjøen som korresponderer med NEX1 på Levang. Det er selvfølgelig en ulempe at passasjerer som skal fra Sandnessjøen til Bodø, må ta buss først før de kan gå om bord i NEX1. Men i og med at reisetiden blir kortere, kan muligens dette aksepteres. Det blir ingen ventetid for de reisende på Levang.

Personer som bor i Leirfjord vil få kortere reiseveg og -tid.

Dette kan da bli en vinn – vinn situasjon der ingen taper. Verken passasjerene som skal til/fra Sandnessjøen eller de øvrige passasjerene med NEX1 får lenger reisetid.

Når Toventunnelen åpnes i 2013/14, vil dette gi muligheter for å ta NEX1 for flere enn i dag. Den nære tilgjengeligheten til fv 808 vil være en fordel for passasjergrunnlaget for NEX1. Selve reduksjonen i total reisetid mellom Bodø og Sandnessjøen vil også gi en etterspørselsøkning. Toventunnelen vil medføre at personer bosatt mellom Sandnessjøen (inkl Leirfjord), Mosjøen og Mo i Rana får økt mobilitet. Dette vil gi økt passasjergrunnlag for ferger og også for lengre reiser med NEX1.

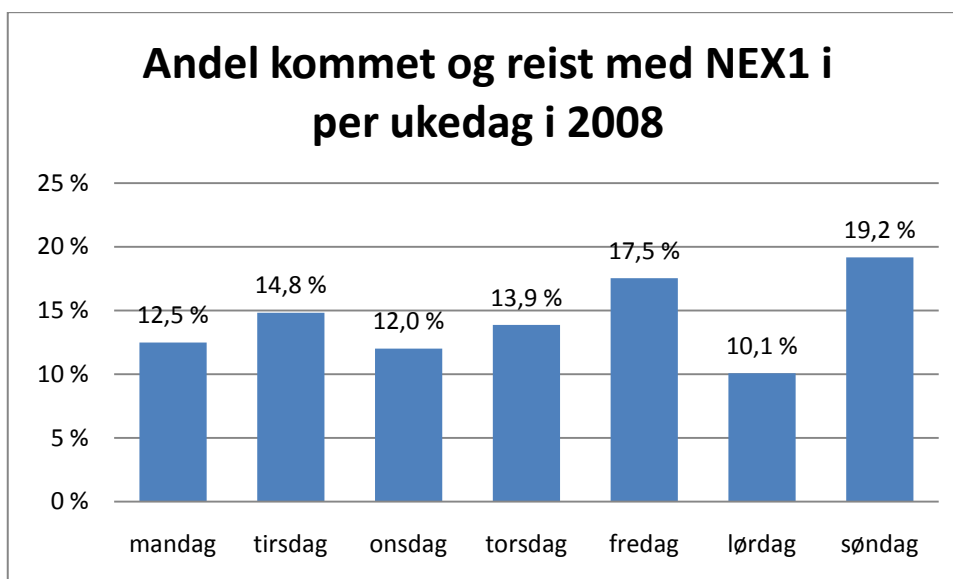
Et anslag på besparelsen er at hurtigbåter (i Nordland)¹³ er at det er mellom 5-6 ganger så høy pris per utkjørt km sammenlignet med en vognkm med buss. Det betyr igjen at en sparer på driften vel 2 mill kr årlig på en slik omlegging på passasjersiden, men i fradrag kommer kostnadene til å betjene godset som fraktes med NEX1. Mannskapet på NEX1 kan da i stedet overnatte på Nesna der båten kan ligge over natten.

Eventuell lørdagsstengning av tjenestene fra NEX1

På anmodning fra Nfk er det et forslag om å begrense samferdselsmidlene som Nfk rår over i neste års budsjett (2011). Et forslag som Nfk har tenkt seg vil ramme samfunnene på Helgeland minst er å kutte NEX1 ruten på lørdag – det vil si ikke å foreta seilinger på lørdager. Det er ikke sagt at dette vil bli foretatt, men det er en kandidat for innsparinger på samferdselsbudsjettet.

Dersom vi sier at alle dager i uken har like mange passasjerer, vil et kutt på en av ukedagene tilsi et kutt på 14,5 % av alle reiser i løpet av f eks et år. Dersom lørdager har under 14,5 % av trafikken, er lørdager en kandidat for kutt fordi lørdag har færre reisende enn andre dager. Totalt sett er det 10 % som er kommet og reist på lørdager med NEX1 i 2008. Dette er det laveste antallet sammenligner med andre 6 dagene.

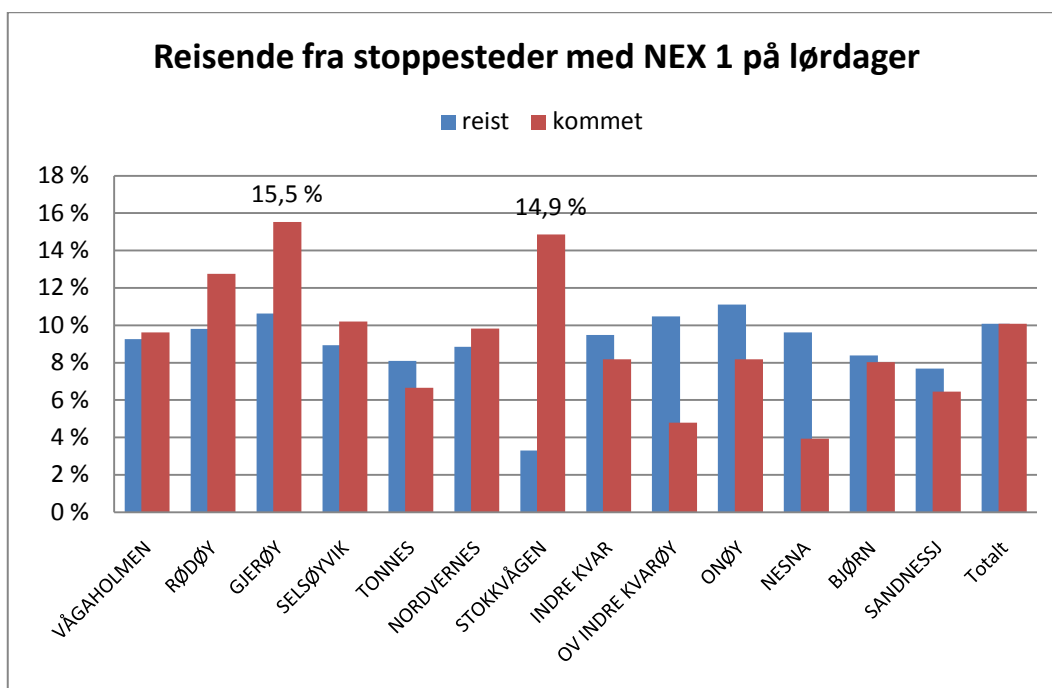
¹³ Kostnaden per utseilt km er i Nordland fylke 92 kr i 1994 i ifølge Jørgensen F og Solvoll (1995). Prisjustert til 2009 blir dette 124 kr per utseilt km. Mens kostnadene for en vognkm med buss er om lag 23 kr samme år.



Figur 11.4 Andel reisende kommet og reist med NEX1 hver ukedag i 2008.
Kilde Passasjerstatistikk hentet fra Torghatten Trafikkselskap.

Vi ser at søndag, fredag og tirsdag er de dagene i uken det er flest passasjerer, mens lørdag, onsdag og mandag har færrest reisende med NEX1.

Dersom vi ser på de enkelte stoppestedene er fordelingen gitt i figuren under.



Figur 11.5 Andel av passasjerer som er kommet og reist på anløpssteder på Helgeland med NEX1 på lørdager i 2008. .

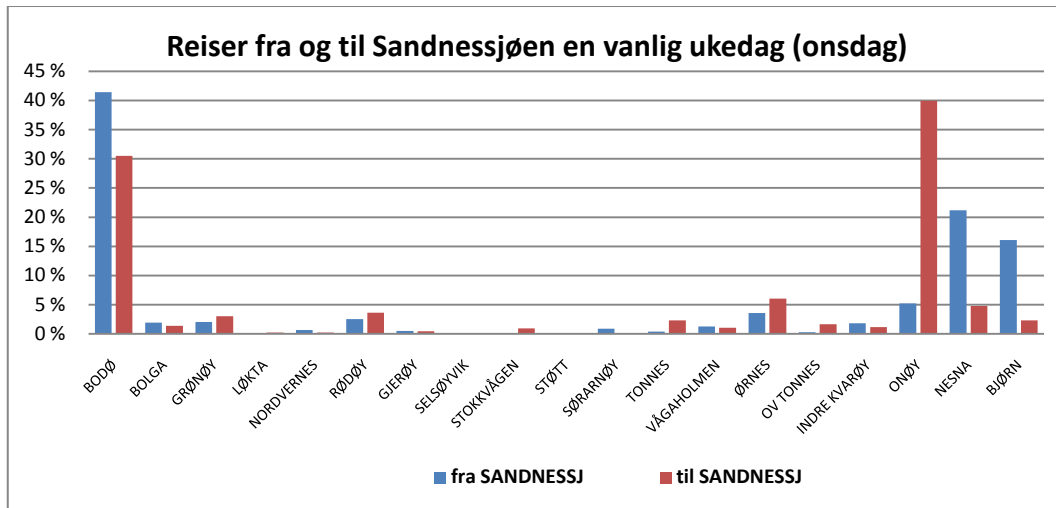
Kilde Passasjerstatistikk hentet fra Torghatten Trafikkselskap.

Det er bare antallet reisende på stoppestedene Gjerøy og Stokkvågen som overstiger 14,5 % som er gjennomsnittet for antall reisende kommet og reist alle dager på lørdager av stoppestedene som en finner på Helgeland.

Reiser mellom Bjørn og Sandnessjøen med NEX1

Alstahaug kommune har i sin kommentar til rapporten etterlyst trafikkstatistikk med NEX1 til og fra Sandnessjøen. Særlig er de interessert i å se på reisende til og fra Bjørn på Dønna.

Vi har i figur 11.6 under satt reisende fra og til Sandnessjøen en vanlig ukedag (onsdag) lik 100 % hver vei.



Figur 11.6 Reisende til og fra Sandnessjøen med NEX1 en vanlig ukedag (onsdag). 2008.

Kilde: Trafikkstatistikk fra Nfk

Vi ser at de fleste som reiser fra Sandnessjøen skal til Bodø (41%), Nesna (21%) og Bjørn (16%), mens de resterende 21 % er spredd på de øvrige stoppestedene. Den andre veien (reiser som ender opp i Sandnessjøen) er tallene mer spredt. Flest kommer fra Onøy (40%), Bodø (31%), Ørnes (6%). Nesna og Bjørn står her for hhv 5 % og 2 % av alle reisende som skal til Sandnessjøen.

Ut i fra denne statistikken ser det ut for at det er en del reisende med NEX1 fra Sandnessjøen til Bjørn, mens det er langt færre som benytter NEX1 den andre veien.

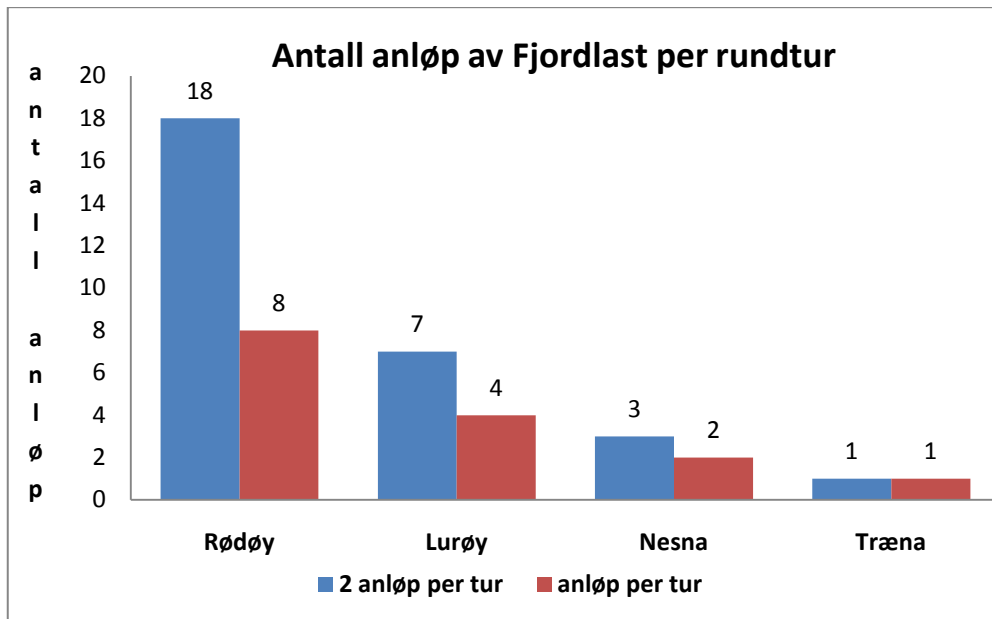
12 Fjordlast

Det er en kystgodsrute som betjenes av "Fjordlast". Denne går i fast rute mellom Bodø i nord og Nesna i sør. Driften er subsidiert av Nordland fylkeskommune. Fjordlast er stasjonert i Bodø. På en rundtur anløper Fjordlast teoretisk sett 35 anløp inklusive endestasjonene Bodø og Nesna. På Helgeland anløpes i alt 29 steder på Helgeland fra Vågaholmen i nord til Nesna i sør på sin rute fra Bodø tilbake til Bodø igjen. Den foretar to slike rundturer per driftsuke. Dette er antakeligvis færre stopp fordi alle stedene neppe anløpes både på nedtur og på opptur, men det åpnes for det i rutetabellen til Fjordlast.

Det er flere formål som begrunner subsidiene fylkeskommunene støtter driften av båten med. For det første er det behov å mate gods inn til og ut fra Hurtigruta som anløper Bodø, Ørnes, Nesna. (Sandnessjøen er også et stoppested for Hurtigruta, men dette er utenfor dagens ruteområde til kystgodsruta.) Dessuten frakter kystgodsruta ulike fisketransporter fra bedriftene lokalisert på øyene. Produktene videre transport skjer også ofte med bil i tillegg til Hurtigruta. I tillegg frakter kystgodsruta tungt gods som større maskiner og byggevarer.

Butikkene på øyene ville ellers måtte ta inn frakten ved økte priser noe som igjen ville ha gitt enda høyere kostnader ved å bo på øyene. Dessuten kan Fjordlast dekke tilfeldige oppdrag for godstransporter som befolkningen på øyene har. Dette vil ha vært svært fordyrende for oppdragene å finansiere en egen transport ut for hvert fraktoppdrag.

Fjordlast betjener 4 kommuner på Helgeland. Først og fremst anløper Fjordlast steder i Rødøy (18 mulige anløp). Lurøy anløpes med 7 mulige anløp, mens Nesna har 3 og Træna 1 anløp per rundtur av Fjordlast. Rødøy og Lurøy har svært spredd befolkning på flere øyer innen kommunen.



TØI rapport 1064/2010

Figur 12.1 Antall anløp av Fjordlast per kommune på Helgeland som anløpes per rundtur med 2 anløp og enkle anløp for hver havn på strekningen Vågaholmen – Nesna – Vågaholmen.

Vi ser at anløpene på Rødøy er doble ved at øyene kan anløpes både på nedtur og på opptur. Det er i alt 15 forskjellige steder som anløpes av Fjordlast på en tur på Helgeland. Flest anløp foretas i Rødøy kommune (8), mens havner og kaier i Lurøy, Nesna og Træna står for resten av stedene Fjordlast anløper.

Hver av de to rundturene tar 2 døgn. Fjordlast har 4 driftsdøgn per uke (tirsdag- onsdag og torsdag-fredag). Dersom en skulle forlenge ruta med dagens struktur av anløp til også Sandnessjøen, vil det antakeligvis øke kostnadene og dermed subsidiene til Fjordlast fordi en måtte hatt ytterligere ett skift av mannskap.

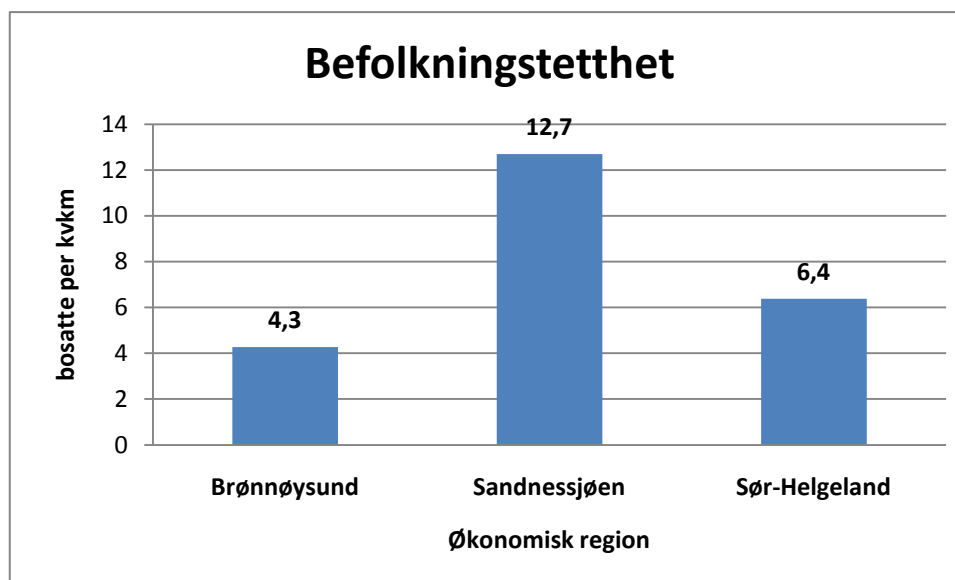
I dag støtter Nfk driften av Fjordlast med om lag 6 mill kr årlig. Årlig håndterer Fjordlast 4400 tonn på sine 4 ukentlige turer (2 rundturer fra Bodø – Nesna – Bodø). På hver tur fraktes om lag 20 tonn. Det vil si at hvert håndtert tonn subsidieres frakten med om lag 1400 kr.

Matvarepriser og priser på andre varer som fås kjøpt lokalt på de øyene som Fjordlast anløper ville vært anslagsvis 5 % dyrere dersom Nordland fylkeskommune ikke hadde subsidiert driften av Fjordlast. Men varene i butikker liggende i utkantstrøk er gjerne dyrere enn på steder der det finnes konkurrerende tilbud blant butikkene. Tjenestene fra Fjordlast kan en si reduserer ulempen for dem som bor på øyene ved at prisene blir lavere enn de ellers ville ha vært. Det viktigste er at tjenesten bidrar til å opprettholde driften av butikker på øyer med et begrenset kundegrunnlag. Transporten med ferskvarer er viktig for kundene slik at de kan handle lokalt og slipper å måtte reise til f eks Sandnessjøen for å handle noe som ytterligere vil undergrave grunnlaget for lokalbutikken.

13 Bilateralt samarbeid mellom kommuner

De 13 kommunene på Helgeland samarbeider i 3 regionråd der også større landkommuner deltar. Det er mulig at små kystkommuner ikke så lett får sine saker opp på dagsorden i regionrådene. Dessuten på grunn av at det er tre slike regionråd forblir andre saker som vedkommer samferdsel uløst for noen av særlige mindre kommunene. Det er derfor viktig at kystkommuner som benytter de samme tilbudene av sjøverts tjenester får et bedre samarbeid. Befolkningen er veldig opptatt av det offentlige tilbudet av reiser med ferger, lokalbåter og hurtigbåter. Dersom en gjennom samtaler mellom kommuner får til en enighet om flere saker der en gir litt i en sak mot å få noe i en annen sak, vil antakelig det gi resultater innenfor dagens kostnadsramme til slik transporter i Nfk.

Det er et hovedpoeng å finne løsninger som samler trafikk over transportkorridorer og å mate inn til korridoren i så grisgrendte områder i kystområdene på Helgeland. Befolkningstettheten er lavere i sør enn i nord. Det er små befolkningskonsentrasjoner utenom akkurat de to regionsentrene og dessuten befolkningen på Træna (30 bosatte per kvkm) og Herøy (tilsvarende 25).



TØI rapport 1064/2010

Figur 13.1 Befolkningstettheten i området fordelt på økonomisk region.

Dersom vi trekker ut regionsentrene faller befolkningstettheten innen kommunene i studieområdet fra 6,4 til 5,1 bosatte personer per kvkm. Dette er om lag 35 % av befolkningstettheten (14,6 bosatte per kvkm) for hele landet og med en befolkning som bare er 29 400 bosatte personer. Derfor er samarbeid viktig for å få til et løft sammen av samferdselstiltak på Helgeland.

13.1 Kommuner bør samarbeide mer

Slikt samarbeid er særlig aktuelle i følgende kombinasjoner av kommuner:

Vevelstad og Vega - Fergeløsninger, hvordan utvikle felles løsninger via en prioritering som er viktige for begge kommuner?

Herøy, Dønna. og Alstahaug – som har klart å få til et samarbeid via FADH og delvis også gjennom interessefellesskapet på turistsiden HALD (Leirfjord er også med her).

Rødøy, Lurøy og Træna – Flere øyer er delt mellom Lurøy og Rødøy med anløp av hver sin hurtigbåt på hver sin side av øya selv om det er veiforbindelse. Kan en få noe mer ut av ressursene ved å samkjøre tjenestene i de to kommunene? Træna er med fordi ruteendringer på Lurøy og Rødøy ofte også angår befolkningen på Træna.

Rødøy og Lurøy – fergeleie på Tonnes/Gjersvik er i hvert fall en sak som en burde kunne få bedre dialog mellom kommunene. Dersom en hadde blitt enig om en sak som går i favør til f eks Lurøy, kan Rødøy kanskje få noe annet i gjengjeld fra Lurøy.

Noen aktuelle saker:

Et eksempel på dette er anløpene av på de to øyene Hestmona og Nesøya som begge tilhører de to kommunene. Til sammen på de to øyene bor det anslagsvis 200 personer som betjenes av hver sin båt på hver sin del av de to øyene. (På Hestmona bor det 49 personer på Storseløy (Rødøy) og anslagsvis 30 personer på Hestmon (Lurøy). I alt om lag 80 personer. Mens på Nesøya bor det i alt 126 personer; 80 på Nordnesøy (Rødøy) og 46 på Sørnesøy (Lurøy)).

I tillegg er det fergeanløp på Rødøysiden på begge øyene (se kart 3).

Koordineres f eks med en minibuss etter behov ved hvert anløp, vil dette kunne være gi besparelse for begge kommuner. Avstandene på øyene er rundt 6 km. Besparelsene av en båtrute kunne blitt anvendt til enten et annet samferdselstiltak eller et annet tiltak som begge kommuner kunne hatt mer behov for.

Det er ulike meninger om godsåten *Fjordlasts* seilingsmønster. Dønna kommune ønsker at Fjordlast skal anløpe Sandnessjøen, mens flere kommuner (bl a Nesna og Vevelstad) synes at dagens seilingsmønster er bra. De ønsker ikke å endre noe. Årsaken ligger antakeligvis i spredning og henting av gods til og fra Sandnessjøen. Kommunene er ulike og har ulike oppfatninger om dette. Men kan det være et forhandlingstema som diskuteres kommunene det gjelder? Selv om en kommune da ikke får sitt prinsipale ønske på et felt, kan det være noe verdt i støtte til en annen sak fra den andre kommunen på et annet felt.

14 Kart over dagens ferge- og båtruter

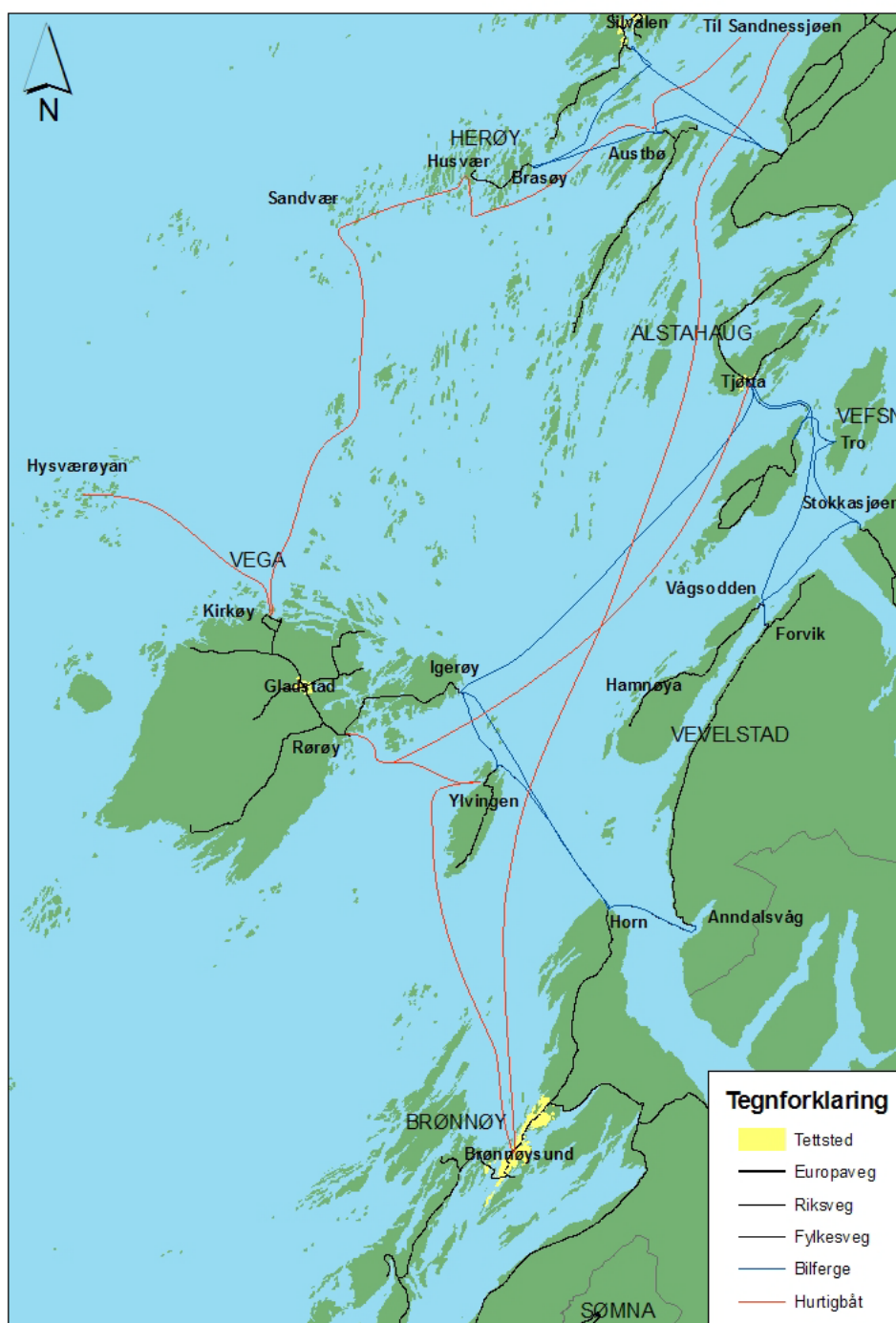
Det er laget 4 kart i GIS-format over dagens ferge- og båtruter. Likeledes er kommunegrenser og –navn også med i kartene. Dessuten er det tatt med steder som er omtalt særskilt i intervjuer og løsninger i rapporten.

Fra kartene ser vi hvor det er behov for samordning av tilbudet av særlig hurtigbåter. Fergene følger gjerne tidligere rv17.



Kart 1 Sør-Helgeland (sør) Kart over Bindal, Sømna og Brønnøy

Kart 1 viser fergestrekningen Holm – Vennesund og båtruten Bindal - Harangsfjord



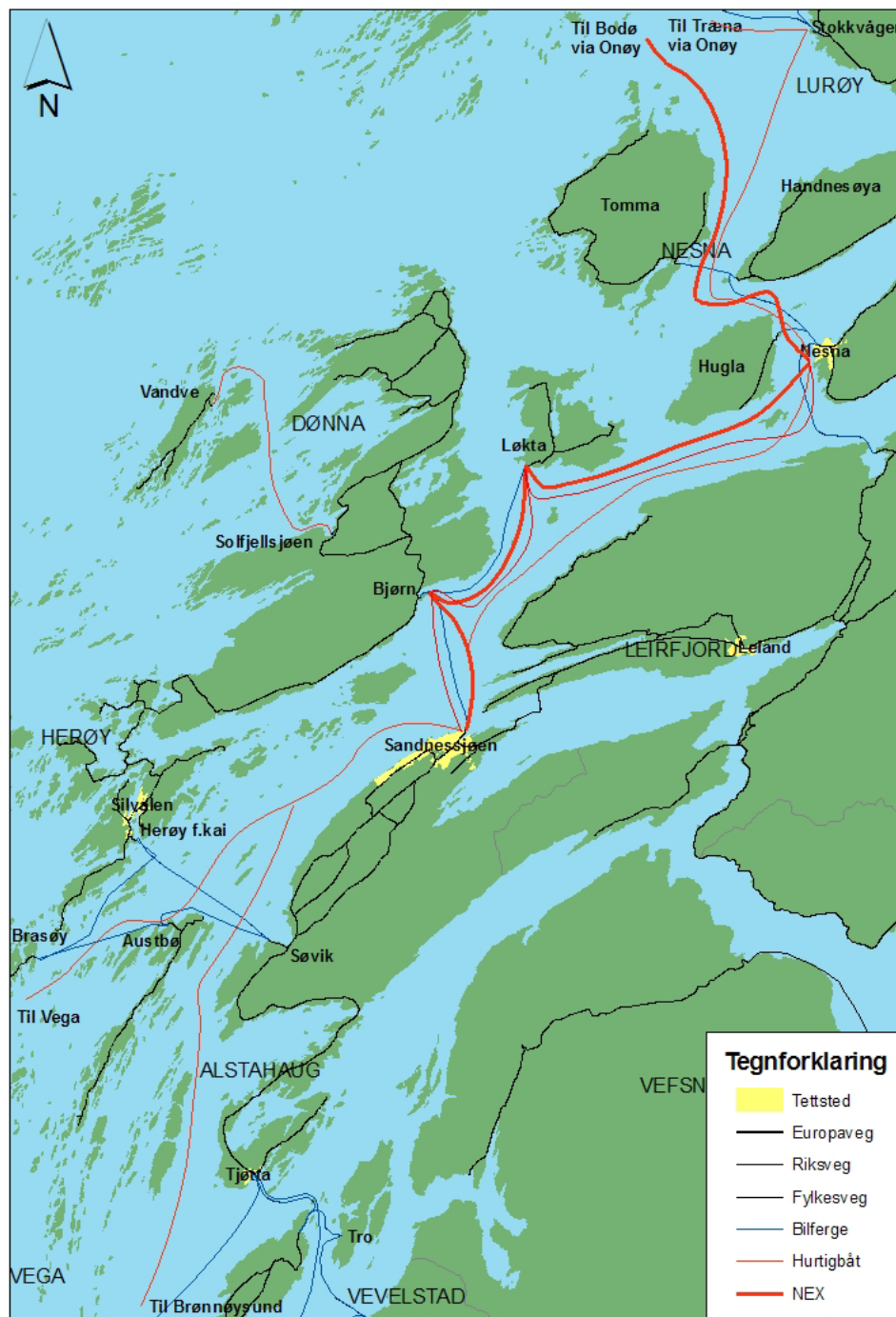
Kart 2 Sør-Helgeland (nord) Kart over Brønnøy, Vega, Vevelstad

Kart 2 omfatter Tjøttabassenget fra Brønnøysund i sør til Tjøtta og Alstahaug i nord.

Igerøya, Ylvingen, Gladstad og Kirkøy er steder på Vega som er omtalt i rapporten. Likeledes er Horn i Brønnøy kommune omtalt som startpunkt for ferjene som går til Vega og Vevelstad. På Vevelstad er Hamnøya med dagens fergeleie Vågsodden og videre på fastlandet Forvik, Stokkasjøen, Tro, Mindlandet (ikke tatt med). Likeledes er Visten (ikke tatt med) som er der veien ender i

forlengelsen etter Forvik. Tjøtta i Alstahaug kommune er tatt med som endepunktet for fergen fra Forvik.

Stedene i Vistenfjorden (Bøna og Aursletta) kommer ikke med på kartet. Likeledes er Roparneset og Skreddarvika ikke inntegnet, men disse ligger på Hamnøya og på Vevelstad der kabelfergen eller en fast bru er tenkt forbinde Hamnøya med Vevelstad fastland.



Kart 3 Midtre Helgeland der Alstahaug, Herøy, Dønna, Nesna og Leirfjord er vist.

Dette kartet omfatter Herøy/Dønna og Lurøy og dessuten Sandnessjøen i Alstahaug og Leirfjord. Nesna er også med i nordenden av kartet.

På Herøy er kommunesenteret Silvalen og øyene Brasøy, Austbø (som ligger i Alstahaug kommune). Øyene Husvær og Sandvær kommer ikke med på kart nr 3, men er tatt med på kart nr 2. Søvik på Alstahaug er fergeleiet for ferga fra Herøy fergeleie.

Dønna og Herøy er forbundet med en bro (nord for Silvalen). På Dønna er fergeleie og stedet Bjørn tatt med likeledes er kommunesenteret Solfjellsjøenen. Øyene Vandve og Løkta som hører til Dønna kommune er tatt med fordi dette er viktige anløpssteder for ferge- og hurtigbåt.

I kart nr 3 kommer NEX1s rute klart frem med de ulike anløpsstedene i dag. Levang (ikke inntegnet) i Leirfjord kommune er det stedet der dagens ferge mellom Nesna og Leirfjord anløper.

Forslaget om en fastlandsforbindelse FADH i 3 alternativer er ikke inntegnet kart nr 2. Alternativene (nr 2 og 3) som særlig diskuteres på Herøy og Dønna går fra om lag Silvalen til et sted noe nord for Søvik (alt 2), mens det andre går fra et punkt sør for Bjørn på Dønna til bebyggelsen i utkanten av Sandnessjøen (alt 1).



Kart 4 Helgeland nord der Dønna, Lurøy, Træna, Nesna og Rødøy er vist.

Kart 4 omfatter de mest utsatte områdene på Helgeland; Rødøy, Nesna, Træna og Lurøy. Fergen mellom Stokkvågen og Træna går direkte, men stopper på de angitte stedene på kartet etter behov (fergen må kontaktes per mobiltelefon 15 min før avgang).

På Rødøy er alle anløpsstedene for NEX1 inntegnet. Likeledes er anløpsstedene for hurtigbåter inntegnet. Myken, Nordnesøy og Storseløy. Både Nesøya og Hestmona er delt mellom Rødøy og Lurøy kommune med både anløp fra

”lurøysiden” og fra ”rødøysiden”. Videre er Onøya og Stokkvågen som hver seg har flere anløp av både hurtigbåt, ferge og NEX1 tatt med.

De fire sentrale øyene og stedene på Nesna er tatt med; øyene Tomma, Hugla og Handnesøya og dessuten selve Nesna. De foreslåtte fergestedene Segelneset på Nesnasiden til Rørvika på Leirfjordsida er heller ikke tegnet inn, men disse ligger øst for Levang og Nesna der fjorden mellom de to kommunene er på det smaleste.

På Træna har vi tatt med alle navn som er nevnt i intervjuene. kommunesenteret Husøy og de mindre bosettingene på Selvær, Sanna, Holmen og Sandøy som alle anløpesetter behov av skyssbåten ”Sanna” eller av ferga som vist.

På Lurøy anløpes kommunesenteret Lovund både av hurtigbåt og ferge. Videre går hurtigbåten til Storseløy, Nord-Solvær og videre til Onya og Stokkvågen. Fergen anløper de samme stedene unntatt på Nord-Solvær.

Forslaget om den beste fastlandforbindelsen mellom Lovund til fastlandet går fra Lovund til Røkkøya/Oddøya (ikke inntegnet på kart nr 4) og videre til Stokkvågen der det siste strekket er foreslått løst med en neddykket rørbru.

Referanser

- Al-Konsulting Arne Løvmo (2007): Lovunds Fastlandsforbindelse (med assistanse av Plan-Evo A/S, Engmo kontorservice, Seløy Undervannsservice). August 2007.
- Asplan Viak as (2010) Forprosjekt – Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy. Rapport FADHA 15.1.2010.
- Bråthen, Svein, Fuglseth A, Hervik, A, Larsen OI, Lyche, L, Odeck, J og Sandvik, E T (2004): Anbud i fergesektoren – erfaringer og utsikter. Rapport 0408. Møreforskning Molde as. 2004.
- Fearnley, N, Osland, O, Bekken, J-T, Longva, F, Leiren MD (2007): Well-functioning competition? Evidence and competitive situations and their implications on three different passenger transport sectors. Paper levert til WCTR Berkeley 2007.
- Hagen, Karl-Erik, Engebretsen Ø (1999): Supplerende nytte-kostnadsanalyse gjennom toven (ny Rv 78) og Korgfjellet (ny E6). TØI-rapport 421/1999. Oslo . Transportøkonomisk institutt.
- Hervik, Aril og Bråthen, Svein (2003): Strategier for anbud i fergesektoren. Rapport 0306. Møreforskning Molde as. Molde. 2003
- Jean-Hansen, Viggo (2007). Nyttekostnadsanalyse for tunnel mellom Horn og Andalsvåg i Sør-Helgeland. TØI-rapport 917/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Jørgensen, Finn, Mathisen T og Solvoll G (2008): Verdsetting av riksvegfergetilbudet i Norge.
- Mathisen TA, Nerdal S, Solvoll G, Jørgensen F, Sandberg Hanssen T-E (2009): Ferskfisktransporter fra Norge til Kontinentet. Transportstrømmer og utfordringer ved bruk av intermodale transportopplegg. Handelshøgskolen i Bodø. Sib rapport 2/2009. Bodø. 2009.
- Møllersen, Trond Ørjan (2009): Nytt fergekai på Tonneshalvøya – nytte, kostnader og muligheter. Rapport 2009-01.
- Pydocke, R, Nilsson, J-E, Eriksson T (2009): Nya former för ersättning i kollektivtrafiken. VTI rapport 625. Stockholm. 2009.
- Solvoll, Gisle, Nerdal S (2007) Havbruksnæringens transportbehov- strukturelle endringer i Nordland. Handelshøgskolen i Bodø og Transportutvikling. Bodø. 2007.
- Statens vegvesen (2004): Beregning av gjenanskaffelser i riksvegnettet. En rapport fra etatsprosjektet "veg".
- Vegdirektoratet (2004) Beregning av gjenanskaffelsesverdien på riksvegnettet. En rapport fra etatsprosjektet veg. 2004.
- Wikipedia.no Norske undersjøiske vegtunneler (februar 2010)

Vedlegg

Sjøverts trafikkbehov for kommunene på Helgeland

For å gi en oversikt over resultatene fra intervjuene med kommunene har vi delt opp behovene for tilpasninger av det sjøverts tjenester kommunene har signalisert på kort sikt og på lengre sikt.

De kortsiktige behovene dreier seg ofte om rutetilpasninger og ønske om bedre materiell (ferger og hurtigbåter).

De langsiktige behovene kommunene påpeker er å se på nye løsninger gjerne knyttet til infrastrukturen (farled, fergeleie eller fastlandsforbindelse).

1 Kortsiktige tilpasninger kommunene påpeker

Tabell VI.1 Trafikkbehov på kort sikt signalisert fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Skyssbåt	Hurtigbåt	NEX1	Ferge	Fjordlast
Vevelstad	Fornøyd	Har ikke	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Vega	Har ikke	Forslag til besparelser	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Herøy	Fornøyd	Fornøyd	Kommentar	Kommentar – forslag til besparelser	Ingen
Dønna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Leirfjord	Har ikke	Har ikke	Kommentar	Kommentar	Ingen
Rødøy	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar	Fornøyd
Alstahaug	Ingen	Ingen	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen

I intervjuene er det knyttet kommentarer til alle de boksene der det står kommentarer. Her kommer gjerne kommunene med forslag til endringer de er mindre fornøyd med i dag. Dette er derfor viktig informasjon til ruteplanleggere for ny ruter som skal anbudsutsettes neste gang.

Det er foreslått endringer som gjelder kommunens egne interne ruter, ruter mellom kommunen og nabo kommunen og av og til også andre kommuners ruter.

2 Løsninger som kommunene foreslår på lang sikt

Dette er mer fundamentale ønsker som kommunene som ble intervjuet har til ferger og infrastruktur knyttet til fjordkryssinger, fergeleier og farleder.

Tabell V2.1 Langsiktige ønsker om nye løsninger mht sjøtransport fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Ferge (kabelferge)	Fergeleie	Farled	Bru	Fastlandsforbindelse
Vevelstad	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Undersjøisk tunnel
Vega	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen
Herøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Dønna	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Fastlandsforbindelse
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Leirfjord	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Sundbrua	Helgelandsbrua
Rødøy	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
Alstahaug	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Ingen

Kommunene har sett på tre ulike fastlandsforbindelser som er kommentert med egne avsnitt i rapporten. Dette er:

- Undersjøisk tunnel Horn-Andalsvåg (Vevelstad/Brønnøy)
- FAHDA Fastlandsforbindelsen Herøy/Dønna/Alstahaug
- Lovund-Stokkvågen (Lurøy) undersjøiske tunneler og broer

Videre er det foreslått flytting eller opprettelse av nye fergeleier som regel på bekostning av tidligere fergeleier. Dette er forslagene om nye fergeleier:

- Forvik/Vistnesodden (Vevelstad)
- Hamnøya Vågsodden/Vestsiden av Hamnøya (Vevelstad)
- Levang-Nesna/Rørvika-Segelneset (Nesna og Leirfjord)

Nye ferger som er foreslått:

- Igerøya-Tjøtta-Horn (Vega)
- Kabelferge Hamnøya-Vevelstad (enkel type) (Vevelstad)
- Kabelferge Segelneset – Rørvika (svensk type) (Nesna og Leirfjord)

3 Referater fra møter med kommunene

Synspunktene som fremkommer er kommunenes synspunkter på sjøverts kommunikasjon på Helgeland. Synspunktene er referert fra møtene etter beste evne av forfatterne.

På møte i Bodø 12. april 2010 ble det anmodet om også å innhente synspunkter fra de 4 kommunene (Bindal, Sømna, Brønnøy og Alstahaug) som ikke hadde intervjuet i forkant av møtet. Det ble i etterkant av møtet sendt ut et intervju skjema på epost om både kort og langsiktige behov for sjøverts transportløsninger som angikk kommunen. Svarene som er mottatt er tatt med i rapporten.

Senere har også kommunene kommet med reaksjoner på rapportutkastet både i form av kommentarer og behandling av utkastet i kommunestyret. Vedtakene er også tatt inn i rapporten i intervjudelen.

3.1 Møte med Vevelstad kommune

Nfk har fått utredet flytting av fergestedet fra Statens vegvesen fra Forvik til Vistnesodden. Det er utredet om fergestedet skal ligge på øst eller vestsiden av odden. Sintef skulle ha ferdigstillet utredningen til 1.10. 2009. Men Vevelstad har ikke fått noe resultat.

Vevelstad kommune avventer svarene en kommer til mht Tjøtta – bassenget med stor spenning. De ønsker en avklaring på noe befolkningen på Vevelstad er svært opptatt av.

Ferga Horn – Andalsvåg

Fra 1.1.2010 har en fått 3 flere turer på alle hverdager ikke lørdag og søndag. Antallet turer er da økt fra 10 til 13 turer daglig. Dette er bra. Det er om morgenen og ettermiddagen at behovet er der. Det er ikke behov fra kl 1310 til 1445 da det nå er matpause på skiftet på fergen.

Det har vært et økende behov særlig fordi den felles dyrlegen fra Brønnøysund som betjener Vevelstad, Hamnøy og Stokkasjøen har stadig hastetransporter til gårdsbrukene.

Vevelstad er godt fornøyd med dagens løsning.

Infrastruktur tunnel/nytt fergeleie/kabelferge

Vevelstad er veldig spent på disse sakene som nytt fergeleie på Vistnesodden og kabelferge til Hamnøya.

Fergeleiet på Forvik er gammelt og må utbedres. Dette vil antakeligvis koste omkring 50 mill kr. Problemet med Forvik er at det er ikke dimensjonert likt med Andalsvåg som er 50 pbe. Det betyr at dersom ferga er full mellom Horn og Andalsvåg og det ikke er noen fra Vevelstad som kjører av, vil det bare være plass til færre biler som skal videre til Tjøtta fra Forvik. Dette er svært uheldig fordi dette skaper et race der befolkningen på Vevelstad er ulykkesutsatt med mye uforsvarlig kjøring og høy fart. Det har ikke skjedd noen ulykker til nå, men strekningen har et potensial for ulykker.

Fergeleiet på Vistnesodden kan ligge på vest eller østsiden av selve neset. Kostnadene med tilførselsveg størst om fergeleiet blir lagt inne i fjorden (østsiden av neset), men da vil fergeleiet bli mer skjermet mot sjø. Dersom fergeleiet skal legges på østsiden av neset, vil det kreve mer sprengning av masse og også derfor ha en høyere kostnad.

Vevelstad kommune er på kort sikt særlig opptatt av hva som skal skje på Forvik. Fylkestinget har tidligere vurdert flytting av fergeleiet, men pga ny kunnskap om kostnader forbundet med slik flytting av fergeleiet på Vistnesodden vurderes dette nå på nytt. Det er uklart på hvilken side av odden det nye fergeleie skal ligge. Vevelstad håper at det skal ligge på østsiden av Vistnesodden og at det da føres (sprenges) en vei frem dit. Sprengnings- og utbyggingskostnader er utredet av en gruppe bestående av personer knyttet til Statens Vegvesen Nordland.

Skyssbåten MS Visten i de to rutene Forvik – Vistensteder og Tjøtta - Husvika

Denne går fra Forvik - Vågsodden (Hamnøya)Visthus – Kilvågen – Strandbukta - Austå - Aursletta – Bønå - Stokkasjøen - Husvika- Grytåa – Bærøy - Tjøttå.

Dette er ruter som er svært viktig for Vevelstad og må bestå slik den er i dag.

Vefsn og Vevelstad ønsker anløp til settefiskanlegget på Grytåa som fast anløp ikke bare på stoppesignal som det er i dag. Dette fordi det er pendling mellom Vevelstad og Vefsn¹⁴ til Grytåa. På dette anlegget arbeider det 15 – 20 personer som er helt avhengig av MS Visten. Dette er den eneste kommunikasjon som finnes for anlegget.

Settefiskanlegget leverer smolt lokalt og oppover hele kysten helt til oppdrettsanlegg på Finnmarkskysten.

Hurtigbåten MS Visten har kran slik at den kan ta med gods. MS Visten er helt unik og en utrolig viktig tjeneste for befolkningen av Vevelstad kommune.

Dersom fergeløsningen som Vega har foreslått med to ferger som går non stop hver sin vei mellom Horn – Igerøy – Tjøtta, må en ha en tjeneste for Tjøtta-Mindlandet – Stokkasjøen. Dette skyldes at det er gårdsdrift med leveranser avmelk og kjøtt ut og for inn på både Mindlandet og Stokkasjøen.

Alternative utbygginger i Tjøttabassenget og reisetidsegevinst

I 2005 ble dette utredet av SVV Nordland (notat 10.10.2005) av Svein Arne Mo. en. Utredningen konkluderte med 3 alternativer til dagens løsning.

Tabell V3.1 Alternativene for fergefrekvens, reisetid og samfunnsøkonomisk kostnad. Mill 2005 kr.

Alternativ	Fergefrekvens rv 17	Reisetid Horn – Tjøtta	Samfunnsøkonomisk kostnad
1 Dagens løsning	7 turer	1 t 50 min	0
2 Ferge Vistnesodden- Tjøtta + kabelferge Hamnøya	9 turer	1 t 35 min	50-60 mill kr
3 Tunnel Brønnøy – Vevelstad med ferge Vistnesodden – Tjøtta, Kabelferge Hamnøya er med her. (Ikke nevnt eksplisitt)	9 turer	1 t	200 -300 mill kr
4 Tunnel Brønnøy – Vevelstad og tunnel Tjøtta – Mindland. Bilførende båt.	12 turer	50 min	650 – 870 mill kr

Kilde: Dataene er hentet fra referat fra Sør-Helgeland regionråd

Løsningene nr 2 og 3 er Vevelstads primære ønsker. Hva som da skjer med fergeleiene Tro og Mindlandet og Stokkavågen med 30 pbe kapasitet, er ikke klart. Dette ble ikke nevnt som noen problemstilling av Vevelstad.

Det heter i utredningen at fergesambandet Vistnesodden – Tjøtta med anløp av Stokkavågen, Tro og Mindland vil kunne få en frekvens på 9 turer per dag. Dette vil kreve en investering på 7 – 10 mill kr over fylkesvegbudsjettet. Nytt fergeleie på Vistnesodden må ses i sammenheng med behovet for opprustning av fergeleie på Forvik og 20 mill kr på riksvegbudsjettet. Årlig riksvegfergedrift vil øke med 0,2 mill kr årlig og årlig fylkesvegdrift vil øke med 3-5 mill kr årlig anslagsvis.

¹⁴ Iflg SSBs tall for pendling mellom kommuner er det fra Vevelstad (bostedskommune) til Vefsn (sysseletting) 2 personer som pendler, mens det 7 personer som pendler den andre vegen (fra Vefsn til Vevelstad). Det er vel noen av disse som arbeider på settefiskanlegget på Grytåa.

Samfunnsøkonomisk kostnad i tabellen over omfatter investeringer og nåverdi av endringer i årlige fergekostnader, driftskostnader, vedlikeholdskostnader og tidskostnader. (Min bemerkning; tidskostnader kommer som et fradrag fordi tidskostnadene vil være lavere enn dagens løsning – er dette regnet inn? I så fall hvordan? Dette er uklart og burde fremgå fra utredningen. Det har ikke skjedd ulykker på Vevelstad fra racet for å komme med ferga om sommeren når trafikken er stor. Men dette må også med. Selv om det ikke har skjedd ulykker her hittil.)

Fergeleiene - antall personbilkvivalenter fergestørrelse (pbe)

Et viktig moment er at fergeleiene er avstemt i forhold til trafikken og i forhold til hverandre. Derfor tar vi med størrelsen (kapasiteten) på dagens fergeleier i Tjøtta bassenget:

- Tro (30 pbe)
- Mindlandet (30 pbe)
- Stokkasjøen (30 pbe)
- Forvik (30 pbe)
- Tjøtta (50 pbe)
- Andalsvåg (50 pbe)
- Horn (50 pbe)

Horn og Andalsvåg har en kapasitet som er større enn Forvik. Dette gir en ubalanse i sommersesongen når biltrafikken er høy.

Befolkning (bosetting)

- Vega (om lag 1300 bosatte personer)
- Ylvingen (28)
- Vevelstad (580)
- Hamnøya (46)
- Bøna (3)
- Stokkasjøen (30)
- Mindlandet (40)

Kommentar fra Vevelstad kommune

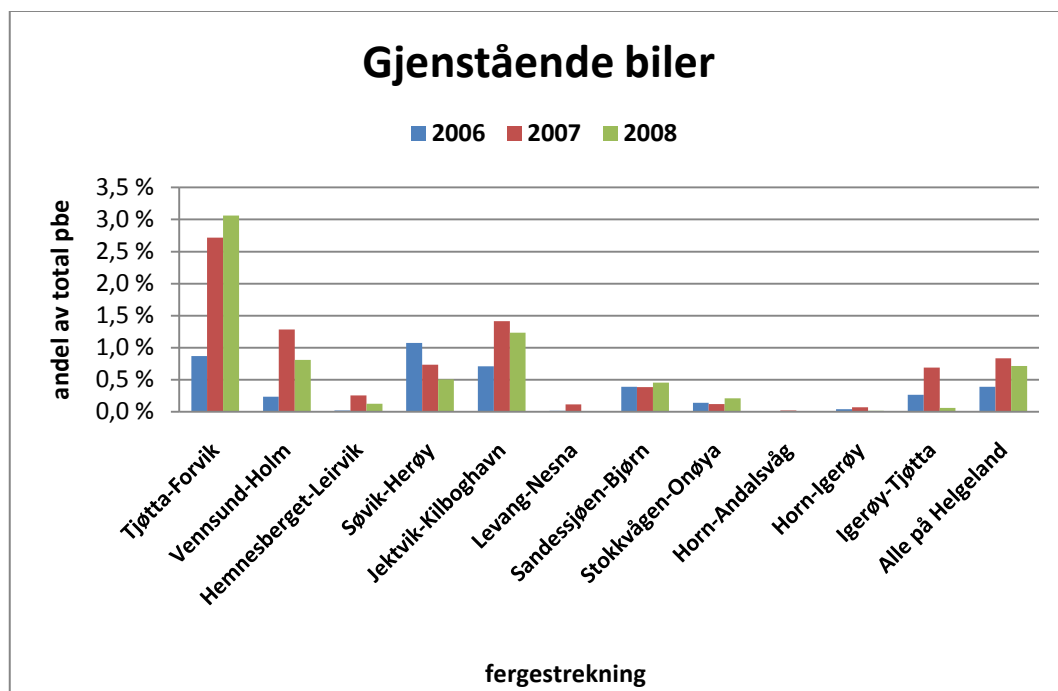
Vevelstad kommune har i en kommentar gitt følgende prioritering av transportinvesteringer i Tjøttabassenget. Følgende utbyggingsprosjekter i prioritert rekkefølge:

1. Fergeleiet på Forvik flyttes til Vistnesodden
2. Bru mellom Hamnøy og Vevelstad
3. Tunnel mellom Horn i Brønnøy og Vevelstad
4. Fergeleiene på Horn, Andalsvåg, Forvik og Vågsodden legges ned
5. Nytt fergeleie på Hamnøy
6. Trekant rute mellom Hamnøy-Vega-Tjøtta betjenes med to gassferger
7. Økt kapasitet og åpningstid på fergesambandet Vennesund-Holm
8. Dagens hurtigbåtrute opprettholdes.

Fergesambandet Forvik – Tjøtta er det desidert verste sambandet i fylket mht gjenstående biler¹⁵, og kommer også høyt opp blant de verste i Norge. Sambandet har dobbelt så stor andel sammenlignet med det nest verste sambandet i Nordland. Samtidig er det en stor andel av den potensielle trafikken som velger å kjøre via E6 og Tosen i stedet for å risikere på Tjøtta eller Forvik med minimum 2,5 - 3 timer ventetid i tillegg til reisetida. En betydelig bedring i kapasitet og nedkorting av reisetid vil dermed øke trafikkgrunnlaget betydelig, og styrke regionsentrene Brønnøysund og Sandnessjøen betydelig.

(For å dokumentere dette utsagnet fra Vevelstad kommune har vi tatt med en graf som viser gjenstående biler som andel av total pbe (personbilekvivalenter) for alle fergesambandene vi har statistikk for på Helgeland. Kilden for grafen er data fra Statens vegvesen Nordland.)

¹⁵ Gjenstående biler er alle bilene som ikke kommer med på fergeturen.



Figur 3.1 Andel av antall gjenstående biler i forhold til total trafikken på fergesambandene på Helgeland målt ved antall personbilekvivalenter (pbe) for årene 2006-2008. Prosent. Kilde: Statens vegvesen Nordland.

En flytting av fergeleiet til Vistnesodden innebærer, i tillegg til å legge ned to av dagens fergeleier, at Hamnøya må få en løsning for tilknytning til Vevelstad fastland. Bruforbindelse har tidligere ligget høyt oppe på fylkets prioriteringsliste, senere har fylkestinget skissert en løsning med kabelferge. I dag ser det ut til at alternativet med kabelferge blir dyrere enn anslått, samtidig som en bruløsning kan bli betydelig billigere enn det tidligere vurderinger har antydnet. Med den skisserte løsningen med framtidige samband til Vega over et nytt fergeleie på yttersiden av Hamnøya vil det være betydelig trafikkgrunnlag for en bruforbindelse.

Tunnelprosjektet mellom Horn i Brønnøy og Vevelstad er tidligere utredet og viser seg å være et godt prosjekt økonomisk i og med at det ikke vil bli dyrere samfunnsøkonomisk enn dagens fergesamband. I tillegg har retningslinjene for statens bidrag for fergeavløsende tiltak endret seg etter utredningen forelå, slik at det økonomisk er et pluss-prosjekt i dag¹⁶. Når trafikken fra Vega til Brønnøy i framtida går over Hamnøya, vil trafikkgrunnlaget for tunnelen under Velfjorden styrkes betraktelig og gjøre prosjektet ytterligere lønnsomt. Samtidig vil frekvensen av fergeavganger til Vega økes, og begge fergeleiene på Horn kan legges ned.

¹⁶ Det er en misforståelse at den samfunnsøkonomiske nytten øker om statens bidrag til fergeavløsende tiltak øker. Det vil sikkert redusere andres bidrag (f eks fylkets), men den samfunnsøkonomiske nytten er uendret selv om staten bærer en høyere kostnad i prosjektet.

3.2 Vegas utfordringer innen sjøverts transporter

Samtale med ordføreren på Vega Andre Møller (forkortet AM) tirsdag 26/1 -2010 ga innsikt i problemstillinger rundt sjøverts transporter i Tjøtta bassenget.

Fremtidige utfordringer

Problemstillingen er at Vega tenker seg utstrakt arbeidspendling til Horvnes som er olje og gassbasen i Alstahaug kommune. BP alene skal investere 124 mrd kr fra i dag til 2020 dvs 12-13 mrd kr årlig alene. Dette gjelder utviklingen av olje- og gassfeltet Skarv. Basen er besluttet skal ligge på Horvnes i Alstahaug kommune. I tillegg kommer investeringer som gjøres av de andre oljeselskapene Statoil og andre selskaper. Dette vil bli en oljebase som vil bli utviklet videre med nye funn i denne delen av havet utenfor Nordland fylke. Statoil er allerede godt inne i Nornefeltet som har utnyttet ressursene bedre slik at driften er forlenget langt utover de 12 – 15 årene opprinnelig skulle vare. Nornefeltet har hatt base i Kristiansund, men nye funn i feltet har strukket seg nordover. Skarv feltet regnes å være større enn Norne feltet. (Skarv er et felt med mest gass (80 %)).

Det forventes at Horvnes vil vokse fra dagens 100 arbeidsplasser til 5000 arbeidsplasser om 10 år. De fleste vil komme fra resten av landet, men også noen kommer fra Helgeland. Forholdene må legges til rette slik at folk kan bo på øyene og arbeide på Horvnes (evt som ukependler).

Unge mennesker her på Helgeland er opptatt i å utdanne seg til å arbeide innen olje- og gasssektoren. Utdanningsinstitusjonene NTNU i Trondheim og en yrkesskole i Alstahaug med mekaniske fag, er de viktigste utdanningsinstitusjonene i en slik sammenheng. Men det gjelder også enkelte linjer ved videregående skoler i distriktet.

Vegas fergeløsning

Vega ønsker seg en løsning to ferger som går fra Igerøya til Hamnøya i Vevelstad og så direkte til Tjøtta i Alstahaug og en i motsatt retning av dette triangellet. De vil ha en fastforbindelse (bro) mellom Hamnøya og Vevelstad. Grunnen er Hamnøya har mange muligheter for boligtomter. Det er lunt på Hamnøya som gjør at det egner seg for boligtomter der. I dag bor det få mennesker på Hamnøya, men ved et fergeleie på utsiden vil folketallet øke. Det er da forutsatt en vanlig bru mellom Hamnøya og Vevelstad som kan ta tunge kjøretøy.

Avstanden mellom Tjøtta og Igerøy er i dag 1 time og er helt tilsvarende avstanden Hamnøya – Tjøtta. Men med mer hurtiggående gassferge vil avstanden i tid kunne reduseres. Disse vil ha en hastighet på 17 knop mot dagens ferger som går i 12 – 15 knop. Det vil i så fall redusere fergestrekningen med 10 til 15 minutter.

Vega tenker seg to ferger i Tjøttabassenget som går hver sin vei; en fra Igerøya til Hamnøya og en som går til fra Igerøya til Tjøtta. Dette vil gi en god fergeforbindelse mellom Vega og de to regionhovedstedene.

Begrunnelsen til Vega ligger i ubalansen i kapasiteten til fergeleiene i Horn (fergeleie har 50 pbe kapasitet), Forvik (kapasitet 30 pbe), Mindlandet (30 pbe), Tro (30 pbe) og Stokkasjøen (30 pbe). Alle de 3 siste fergeleiene ligger i Alstahaug kommune i ”Tjøttabassenget”. Tjøtta har et fergeleie som kan ta i mot ferger med en størrelse på 50 pbe.

Vega sier det er særlig for å komme med etter at f eks 40 biler er satt i land på Andalsvåg. Dette skjer oftest blant turister i sommer sesongen når trafikken er stor. Det er antakeligvis ikke problemstillingen utenom i 3. kvartal. De tre fergeleiene må bygges om dersom dette skal samkjøres. Vega foreslår derfor å opprettholde dagens fergeløsning Tjøtta – Mindlandet – Tro – Stokkasjøen - Forvik uten noen endring. Den nye løsningen vil avlaste denne fergestrekningen slik at ingen utbygging vil være nødvendig.

Hamnøya har en 5-6 gårdsbruk med melk, kjøtt (sau, gris og kyr). Hamnøya må derfor ha fergeanløp for å få inn fôr og frakte ut trailere med slaktedyrr til Tjøtta¹⁷.

I 2005 var denne problemstillingen drøftet i fylkesrådet i Nfk. Denne løsningen ble foreslått av Vega, men fikk bare stemmene fra Vega. Men tiden har gått siden da, og det er nok en årsak til at Nfk vegrer seg til å vedta noen løsning for ”Tjøtta – bassenget” der slike løsninger ikke er vurdert faglig.

Det er flere momenter som også må med bl a ambulansébåtene som i dag er to båter en som er stasjonert på Horn og en på Vega. Ved nyttekostnadsanalysen for tunnelloøsningen Horn – Andalsvåg ble det tatt med på nyttesiden at ambulansébåten ble flyttet fra Horn til Forvik. Dette ville gi besparelser i driften av ambulansébåttjenesten i Tjøttabassenget. Men problemstillingen er endret ved at ambulansébåtføreren er bosatt på Vega.

Nytt møte på Vega onsdag 27/1-2010

Fergestatistikken for 2009 viser sterkere oppgang enn statistikken viser fra 2006 - 2008. Ny statistikk kan fås fra TTS og Veolia. En årsak til dette er flytting av slakteriet fra Brønnøysund til Hemnesodden. Flyttingen har skjedd.

Følgende selskaper opererer fergesambandene på Sør-Helgeland:

Veolia: Tjøtta – Forvik

TTS: Horn- Andalsvåg, Vennesund – Holm, Igerøy – Tjøtta

Hvor mange reisende (pendlere/fastboende) er det mellom Horn-Andalsvåg i forhold til mellom Forvik-Tjøtta?

¹⁷ Norturas ”Bjerka slakteri” ligger i Hemnes kommune som tar i mot trailere med levende dyr fra hele Helgeland. Men det er opprettet et mindre privat slakteri i Brønnøysund høsten 2009. Torghatten Trafikkselskap har investert 2,2 mill kr i etableringen av slakteriet i Brønnøysund.

I tabellen nedenfor kommer denne ubalansen frem:

Tabell V3.2 Antall pendlere mellom ulike kommuner som må reise via Vevelstad langs Fv 17. Antall pendlere. 2009.

Fra kommune (bosted)	Til kommune (Arbeid)	Antall pendlere
Vevelstad	Brønnøy	5
Alstahaug	Vevelstad	7
Alstahaug	Vega	5
Alstahaug	Brønnøy	43
I alt antall pendlere sørover fra bosted til arbeid		60
Vega	Alstahaug	2
Vevelstad	Alstahaug	1
Brønnøy	Alstahaug	27
I alt pendlere nordover fra bosted til arbeid		30

Det er en ubalanse i fergekapasiteten mellom 50 og 30 pbe som må endres ved at Forvik utbygges til 50 pbe.

Dersom en får til en ny løsning med tunneler mellom Tjøtta - Mindlandet, Horn-Andalsvåg og bro over fra Hamnøya til Vevelstad og et nytt fergeleie på Hamnøya, kan en legge ned flere av hurtigbåtene. Men dette vil kreve høye investeringer. Nordland fylkeskommune er opptatt av driften ikke av kapitalen, mener AM.

Fergeleie på Hamnøya

Hva koster et nytt fergeleie på Hamnøya?

Dette er ikke utredet. Et evt nytt fergeleie med tilhørende bru over Hamnøya – Vevelstad må foretas samtidig, Det er nødvendig med en fast bru med fylling. Kabelferge eller bare en enkel stålbru er ikke tilstrekkelig løsning for fisketransportene fra Vega. Det må en god forbindelse mellom Hamnøya iog Vevelstad. Det er liten interesse for trafikken å stoppe på Laukenes og Brødløs. Det ser vi fra dagens reisemønster.

Hvor mange turer kan to ferger gå i dette bassenget? Fergene forutsettes å gå hver sin vei. Det må regnes mer nøyaktig på hvor mange turer en kan forvente fra et slikt opplegg. Vega kan tenke seg 5 avganger daglig på disse strekningene.

Møte om organiseringen av offentlige tjenester i regi av fylkeskommunen
Første mars 2010 skal det være et stort møte om offentlig tjenester i regi av Nfk. Det er vekst i sysselsettingen i regionsentrene (Brønnøysund og Sandnessjøen) i privat sektor, men det er det ikke i kommunene ellers. Offentlige tjenester må etter hvert fordeles utover på kommunene, mener Vega. Sammenslåing av kommunene på Helgeland vil måtte foretas på lenger sikt. Men forutsetningen må være en bedre samferdsel mellom kommunene. Fordelingen av offentlig kontorer kunne være slik Brønnøy (økonomi), Vevelstad (barn og ungdom), Vega (landbruk), Bindal/Sømna (psykiatri, helsevern).

HALD (Herøy, Alstahaug, Leirfjord, Dønna) samarbeidet har kommet langt. Disse 4 tenker på fremtidige løsninger hva gjelder Horvnes utbyggingen. HALD er opptatt av at veien Sandnessjøen – Leirfjord – Toven – E6 utbedres. Ny tunnel under Toven med bil er 85 km lang. Staten og Nfk har vedtatt planene. En sak

som har sittet langt inne har vært å få folk i Mo i Rana til å betale bompenger for Toven tunnelen. Dette er nå vedtatt.

HALD er svært interessert i den nye veien til E6. Det er stor satsing på hele Helgelandsregionen for olje og gass.

Besparelser på hurtigbåtdriften

Under forutsetning av et slikt opplegg med to fergeruter i Tjøttabassenget, vil Vega kunne være villig til å redusere hurtigbåtdriften. Dette gjelder hurtigbåten mellom Vega og Brønnøysund.

Videre kan en redusere farten på hurtigbåten M/S Thorolf Kveldulfsøn som går mellom Vega og Sandnessjøen. Dersom farten reduseres ned fra 35 til 27-28 knop, kan en gå fra 4 til 2 mann per skift og dessuten vil drivstoffet reduseres betydelig. I dag brukes 13 – 14 årsverk til å betjene denne hurtigbåten. (3 skift á 4 mann + ferieavløsning som utgjør 1-2 årsverk samlet.). Det er også nye regler om størrelsen av motorene og separasjon av hver motor i skilte motorrom for å slippe å bemanne med egen maskinist. Det bør kunne gå å redusere utgiftene til drivstoff i driften av hurtigbåter også på Vega. (Nfk har i en kommentar gitt merknad om at M/S ”Thorolf Kveldulfsøn” har allerede redusert hastigheten til 27-28 knop og at bemanningen er deretter.)

Hurtigbåten har med seg pendlere, skoleelever og personer som er på vei til og fra sykehuset (sykehustransport).

Vega kan akseptere en hurtigbåtreduksjon. Strekningen Rørøy – Brønnøysund med MS Vegtind kan reduseres. Hurtigbåten kan starte på Igerøya i stedet. Dette vil gi noen besparelser. En kan redusere med båtavgangen som i dag er midt på dagen.

Ambulansebåt

Igerøy blir stedet for ambulansébåtstasjoneringen. Den store ambulansébåten vil bli stasjonert fast her. Den skal betjene hele Tjøtta bassenget. Dette er av stor verdi for Vega og avlaster andre tjenester med syke transporter til og fra sykehuset i Sandnessjøen.

Lakseoppdrett

Vega har 4 konsesjoner for lakseoppdrett. Laksen som oppdrettes på Vega pumpes over til brønnbåt som går til Lovund for slakting av laksen. Båten legger seg inntil mærene og pumper opp laksen. Det blir en del svinn fordi en del fisk dør ved denne operasjonen.

Det er nå i stedet planlagt eget lakseslakteri på fiskemottaket på Kirkøy på Vega. Årsaken til dette skyldes at slakterikapasiteten på Lovund er sprengt. På Kirkøy er det i dag et fiskemottak for villfisk og en lagerbygning i tilknytning til et stort kaianlegg. Alt ligger godt til rette for en slik aktivitet på Kirkøy.

Laksetransporter

I dag går bilene med fersk laks over Horn og Brønnøy, men det er dårlig vei over Tosen til E6. Dette gjør at transportørene er svært interessert i å benytte en annen transportvei.

Vega Delikatesse (VD)

VD er en fiskeforedlingsbedrift med 22 ansatte. Røkeri, fersk fisk og foredling av fiskeprodukter direkte til butikker på Helgeland og Mo i Rana. Leverer selv til

butikker til Brønnøy. Bil fra Vega 2 ganger i uka til Mo i Rana. Bedriften leverer varer 2 ganger i uka. Andre Møller (ordfører på Vega) er styreleder for bedriften. VD er et eksempel på at det nytter å få levert bearbeidet laks direkte fra industrien til butikker i regionen.

Behandling i Formannskapet - 22.04.2010:

Ordføreren foreslo denne endring av siste avsnitt:

Med en slik løsning vil Sør-Helgeland bli knyttet tettere sammen, og reisetiden mellom Regionsentrene vil reduseres fra 3,5 time til 1,5 time. Dette vil knytte Regionene tettere sammen slik at vi blir en bedre bo- og arbeidsregion. Innstillinga og tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

Innstilling:

Vega Formannskap har drøftet rapporten ”Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transporter på Helgeland” og uttaler: Rapporten inneholder svært mange faktafeil, forenklinger og synsing uten faglig dokumentasjon. Skal det foreligge en utredning må alle båt og ferjeruter på Sør-Helgeland vurderes. Det vises til tidligere brev fra Vega kommune når det gjelder hurtigbåtdriften.

Vega kommune ønsker en fremtidsrettet løsning når det gjelder båt og ferjeruter på Sør-Helgeland. Dette må ivareta de mulighetene regionen står overfor når det gjelder satsningen innen reiseliv - Olje/gass utenfor Helgelandskysten og kortest mulig transport til vårt lokalsykehus som ligger i Sandnessjøen. Sandnessjøen vil fremover få stor aktivitet på sin base, det samme gjør Brønnøysund.

I denne sammenheng er det viktig at en legger til rette for kortest mulig reisetid mellom regionsentrene Sandnessjøen og Brønnøysund. Det må legges best mulig til rette for arbeidspendling til sentraene slik at regionen får utnyttet de muligheter som ligger i de arbeidsplassene som blir etablert i forbindelse med olje/gass og reiseliv satsningen.

Vega kommune har med sin Verdensarvstatus og Himmelblå effekten hatt en markant økning i trafikkgrunnlaget på hurtigbåter og fergetrafikken. Det er også en stor satsning innenfor landbruksnæringen med nye store utbygninger.

Dette fører til at Vega kommune blir Nord-Norges største kommune på slaktegris med ca 12 000 slakt pr. år fra 2011. Dette krever også en kapasitetsøkning på dagens ferge.

Nfk har vært en god samarbeidspartner i denne utviklingen, og dette forutsetter at vi også i fremtiden oppretter dagens tilbud når det gjelder ferge og hurtigbåter.

Vega kommunes forslag til fremtidig transportløsning for Vega og Sør-Helgeland:

1. Ferjeleie på Forvik rustes opp.
2. Bru mellom Hamnøy – Vevelstad
3. Tunnel mellom Horn – Vevelstad
4. Ferjeleiene på Horn, Andalsvågen og Vågsodden legges ned.
5. Nytt ferjeleie på Hamnøy
6. Trekant rute mellom Hamnøy – Vega – Tjøtta betjenes med to stk. nye gassferjer.
7. Dagens hurtigbåtruter opprettholdes

Denne nye strukturen kan bygges ut i to etapper med forslag nr 1 og 2 som første byggetrinn. Deretter kan vei og nytt fergeleie på Hamnøy etableres med trekanttrute Horn, Hamnøy, Tjøtta og Vega betjenes med to nye gassferger, som går hver sin vei. Når tunnelen er etablert legges fergeleiet på Horn ned og trekanttruten flyttes Hamnøy, Vega og Tjøtta.

Med en slik løsning vil Sør-Helgeland bli knyttet tettere sammen til en Bo- Arbeids- og Serviceregion.

3.3 Herøy - problemstillinger rundt sjøverts transporter

Møte med ordføreren Arnt Frode Jensen, rådmannen Roy Skogsholm og næringssjefen Knut Prestø om sjøverts transporter.

Fastlandsforbindelse (FADHA)

Herøy kommune er veldig opptatt av fastlandsforbindelsen til Alstahaug som er utredet av Asplan/Viak som et forprosjekt. Det er tre alternativer for tunnel mellom Herøy/Dønna og Sandnessjøen (Alstahaug kommune). Denne fastlandsforbindelsen er omtalt som FADHA. Alt 1 og 2 er foretrukket, mens alternativ 3 er forkastet fordi dette blir både for teknisk sett krevende og dyrere. Herøy har sagt at det bør bare være faglige argumenter som står i valget mellom de to alternativene som er avgjørende for hvilket som velges. (Men det er ganske opplagt at de egentlig ønsker alternativ 2 som ligger nærmest deres nåværende fergeleie.) Problemet er dybden på tunnelene som er mellom 250 og 360 meter. Med store vogntog med inntil 20 tonn last er det problematisk å kjøre store vogntog i så lange og bratte stigninger. Særlig gjelder dette at store tunge vogntog kan gå varme og begynne å brenne. Dette kan skape alvorlige ulykker i en så dyp tunnel.

(Oslofjordtunnelen er ikke så dyp, men også der foretrekker de fleste vogntog heller å ta Bastøy fergen som går mellom Horten og Moss enn Oslofjordtunnelen. Dette kan også skyldes at en får en nødvendig hviletid.)

Prosjektet er oversendt Nfk til videre behandling der.

Det investeres stadig i ny aktivitet på Herøy i forbindelse med MHs (Marine Harvest) aktivitet. Det er opplagt at denne bedriften medfører stadig mer næringsaktivitet på Herøy og delvis også på Dønna. (Knoppskyting fra tekniske løsninger, førtilsetting og veterinærtjenester for å nevne noe.)

Dønna og Herøy har bro imellom seg slik at begge samfunn kan benytte en eventuell tunnel til fastlandet. En har også tenkt på at Træna og Lovund i Lurøy kommune vil kunne benytte en slik tunnel ved å endre fergene til å anløpe Dønna (på nordsiden) som vil redusere fergekostnadene for Nfk og bidra til å knytte øy kommunene nærmere sammen.

Herøy har 16 oppdrettskonsesjoner for laks/ørret.

Det siste nå er at MH tenker på å investere i en ny filetfabrikk. Det er de i gang med, og den åpner 1.4.2010. Markedet etterspør mer ferdigvarer og transportbehovet vil da reduseres. Hva som skal gjøres med skinn og bein, planlegges nå av MH.

Lurøy produserer 55 000 tonn (Nova Sea) laks og på Træna produseres det 65 000 tonn sild (bedriften Sjøsett Pelagisk). Brønnbåtselskapet Havtrans har brønnbåter som henter laks fra anlegg ellers på Helgeland til slakting på Lovund. (Vega planlegger et nytt laskeslakteri på Kirkøy fordi slaktekapasiteten på Lovund er i ferd med å bli nådd.) Det er altså store mengder av fisk som i dag går ut fra Lurøy og Træna.

Herøy betjenes av to ferger; den største går mellom Søyvik (Alstahaug) og Flostad (Herøy) med en kapasitet på 50 pbe og dessuten en mindre fra Brasør (Herøy) – Austbø (øy i Alstahaug kommune som ligger mellom Alstahaug og Herøy) på 30 pbe). Denne løsningen med to ferger er Herøy godt fornøyd med fordi det gir

bedre frekvens og bedre muligheter for tilpasninger av fergetransporten til behovene i kommunen.

Sentraliseringspolitikk mht skoler

Herøy har redusert antall barne- og ungdomsskoler fra 10 skoler til 1 skole sentralt på Herøy. Dette behøver ikke redusere det interne transportbehovet for skolebarn. (Det er i dag transport av skolebarn fra Husvær/Brasøy.) Dette er en prosess som har pågått over 10 år. Herøy satte seg dette som mål for å få utviklet en bedre skole sentralt i kommunen. Kvaliteten på skoletilbudet vurderes nå som langt bedre.

Forslag om ny ruteplan for fergene

Rådmannen i Herøy har skrevet et brev til TØI der de har et forslag til endringer i ruteplanen for de to fergene, Forslaget går ut på å forlenge driftstiden til den store fergen for å få med siste slakting i løpet av driftsdagen til MH kl 23. Fergen Søyvik- Flostad får da siste avgang kl 2350, mens den lille fergen (30 pbe) mellom Brasøy og Austbø legges opp for dagen kl 1930. Den kan da være over natten på Brasøy slik at første tur startes kl 0515 fra Herøy. Den vil bli benyttet av pendlere bosatt på Herøy.

Forslaget medfører noen kostnader til forlengelse av kaia på Brasøy dersom ferga skal stasjoneres der over natta.

Brev fra rådmannen i Herøy kommune til TØI

Rådmannen i Herøy Roy Skogsholm har i brev til TØI begrunnet at Nfk bør ta strategiske valg de nærmeste årene for å oppnå en framtidsrettet transportløsning for Herøy/Dønna. Begrunnelsen er at både innbyggerne og næringslivet er misfornøyd med dagens transporttilbud. Dette mener han vil medføre en misnøye som truer hovednæringene på Helgeland på lang sikt og som medfører til stor fraflytting. Problemstillingen for næringslivet er at de i dag har to halv gode losinger. Den ene er sambandet over Flostad – Søyvik der fergekapasiteten er for dårlig og fergemateriellet er for gammelt og ustabil. Sambandet over Dønna (Bjørn) – Sandnessjøen er bedre, men her er veien mellom Herøy og Dønna for dårlig med bratte stigningsforhold, smal veibane og dårlig bæreevne. En løsning på dette vil være bygging en ny vei i en delvis helt ny trase.

Ut fra dette går næringslivet i Herøy inn for at fergesambandet Flostad – Søyvik forsterkes og at en i de nærmeste 8-10 årene satser på dette som en ny hovedforbindelse. I følge rådmannen på Herøy har vegevesenet tatt hensyn til og lagt inn i anbudsunderlaget for fergesambandet en større ferge som går som en pendelferge mellom Flostad og Søyvik, mens en mindre ferge skal betjene Austbø og Brasøy i tillegg. Det gjenstår kun en mindre diskusjon om sambandets åpningstid for å ivareta lakseslakteriet som produserer på to skift og næringslivets¹⁸ og øvrige befolknings behov for å kunne reise med fly sørover på morgenen.

Med bakgrunn anbefaler følgende losning på transportutfordringene i Herøy

1. Det arbeides videre med realisering av fastlandsforbindelse mellom Dønna/Herøy-Alstahaug, FADHA, innenfor en 10 års periode.

¹⁸ Uttalelse om dette er gitt fra bedriftene Marine Harvest, Herøy Næringsforening og Seløy Undervannsservice.

2. Dagens fergetilbud over Flostad – Søyvik forsterkes i tråd med Statens Vegvesebs forslag til anbudsunderlag der en større ferge settes inn som pendel mellom Flostad – Søyvik mens en mindre ferge i tillegg trafikkerer Brasøy og Austbø. Den store fergen ligger stille i Brasøy på natta slik at den kan ta med skoleelevene til Herøy på første turen om morgenen. Den lille ferga starter så tidlig på morgenen at den kan ivareta reisende med sørgående fly. Ferga over Dønna opprettholdes på dagens nivå.
3. Det opprettholdes et hurtigbåt tilbud som ivaretar videregående skoleelever, pendlere og andre reisende med ankomst i Sandnessjøen kl 0815. Ruten bør også ivareta de som skal til butikker (åpner kl 1000) og offentlig og private tjenester. Ruten må ha retur fra Sandnessjøen kl 1515 eller 1530 for å ivareta arbeidsreisende og videregående skoleelver. Det bør videre være en retur som ivaretar de som kommer med tog – buss fra Mosjøen på ettermiddagen. Hurtigbåten må betjene Sandvær, Husvær, Brasøy, Austbø og Herøy. I perioden 1.5.til 30.9 må båten anløpe Vega morgen og kveld for å ivareta turistnæringen.

Etter at fastlandsforbindelsen er etablert kan hurtigbåt opplegget forenkles betydelig. (Dette er ikke tatt med i finansieringsberegningene for fastlandsforbindelsen.)

Denne utredningen som er referert over, er grunnlaget for det politiske vedtaket som er gitt nedenfor som en fellesuttalelse fra Dønna og Herøy kommuner.

Melding om politiske vedtak – prioritering av samferdselsløsninger i Dønna og Herøy. Fellesuttalelse Dønna og Herøy kommuner:

Formannskapet har i møte 13.04.2010, sak 35/10 fattet følgende vedtak:

1. Kommunene viser til tidligere vedtak i kommunestyrene i Alstahaug, Dønna og Herøy om fastlandsforbindelse ”Dønna/Herøy- Alstahaug, FAHDA, og sier seg tilfreds ved fylketsrådets vedtak om videre behandling av saken.
2. Kommunene krever at hurtigbåtforbindelsen, med bilførende hurtigbåt, mellom Dønna og Sandnessjøen i korrespondanse med fly sør/nord på morgenen snarest gjenopptas. Det skal i tillegg jobbes med å skifte ut ”Dønna” med en ny bilførende hurtigbåt med kapasitet 16 pbe og som skal trafikkere området Sandnessjøen – Bjørn – Løkta - Nesna.
3. Kommunene er enige om at dagens fergesamband mellom Løkta – Dønna – Sandnessjøen og Brasøy – Herøy- Austbø - Søyvik opprettholdes etter dagens opplegg der kapasiteten tilpasses dokumentert trafikkutvikling og behov for næringslivet. Dette innebærer tilslutning til Vegvesenets forslag om en 50-bilers og en 30-bilers ferge på Søyvik – Herøysambandet og en 90-bilers ferge på Dønna – sambandet. Alternativt kan det vurderes å fordele kapasiteten på Dønna – sambandet på to mindre ferger innenfor kostnadsrammen til den store fergen. Dette legges til grunn for den forestående anbudsprosessen.
4. Kommunene vil ved første anledning prioritere en komplett opprustning av Fv 828 fra Flostad til Bjørn til en fullverdig to-felts veg og omlegging forbi Aakvikfjellet.
5. Kommunene går inn for at Nordlandsekspresen skal ha sitt endepunkt i Sandnessjøen og at den skal anløpe Bjørn både på nordgående og sørgående rute.

3.4 Dønna – problemstillinger

Dønna er forskjellig fra nabokommunen ved at den har ganske store arealer. Hovedtyngden av befolkningen er bosatt på nordvestsiden av øya. Dønna har mye landbruk og lite industri. Befolkningen er spredt mellom flere sentra på øya eller på sentrale øyer. Det blir derfor ganske lange avstander å benytte andre fergetilbud enn det som går over Bjørn som ligger 10 km fra kommunesenteret på Solfjellsjøen.

For en del år siden ble det finansiert en bro mellom Herøy og Dønna. Denne er mye brukt og har en trafikk på mellom 1500 og 1600 ådt.

Dønna stiller seg også svært positiv til fastlandsforbindelsen mellom Dønna/Herøy (FADHA – Fastlandsforbindelsen mellom Dønne og Herøy til Alstahaug er utredet som et forprosjekt av Asplan/Viak.) De har et vedtak i kommunestyret der de stiller seg bak et vedtak uansett hvilket alternativ som er best fra et faglig synspunkt. Dønna ønsker selvfølgelig alt 1 som ligger nærmest, men vedtaket som er gjort i regionrådet er at alternativene likestilt.

Avstander fra Nord-Dønna der 75 % av befolkningen i kommunen er bosatt er at dersom Alt 1 velges er avstanden 29 km, mens avstanden økes til 50 km ved alternativ 2. (Det var et forslag til vedtak i kommunestyret som formulerte at dersom ikke alt 1 ble valgt, kunne en like gjerne ha dagens situasjon med ferge. Men dette forslaget falt i avstemmingen i kommunestyret.)

Dønna kommune føler at fergetilbudet er sårbart. Dette er det viktigste problemet for sjøvertsruiter til og fra Dønna. Samtidig er det en problemstilling med en hurtigbåt som betjener arbeidspendlere og skolelever på videregående skole. Det er et problem som har kommet siste år etter Nfk har omdisponert hurtigbåtruten til å betjene nordsiden av øya.

Tabell V3.3 Dagens ferge- og hurtigbåttilbud i Dønna kommune.

Ferge/Hurtigbåt	Rute
M/S Bærøycruise	Regionpendelen Sandnessjøen – Dønna – Løkta – Nesna
M/F Dønna	Solfjellsjøen – Vandve
M/F Møysalen	Sandnessjøen – Dønna – Løkta
M/F Haarek	Trænaruten: Sandnessjøen – Nesna – Træna (korrespondanse i Bjørn på Dønna)
M/F Alsten	Søvik – Austbø – Herøy – Brasøy (går fra Herøy med vei forbindelse til Dønna)
M/S Steigtind	Sandnessjøen – Bjørn – Løkta – Nesna - Bodø (Nordlandsekspresen)

Avstander innen Dønna og mellom Dønna og Herøy

Avstander:

Herøy (kommunesentrum) – Bjørn 27 km

Bjørn – Solfjellsjøen (kommunesentrum i Dønna) 10 km

Solfjellsjøen – Nord-Dønna (Stavseng) 9 km

Vandve er en egen øy som trafikkeres med en bilførende hurtigbåt til fergeleiet på Solfjellsjøen.

Dersom dønnaværingene skal benytte fergen mellom Søvik og Flostad, må de reise nær 45 - 50 km med bil (avstanden fra Nord-Dønna til Flostad) før de kan kjøre om bord på fergen. Veien er svingete og har store høydeforskjeller som gjør at turen er krevende. Det har forekommet trailervelt på veien særlig ned fra i skaret ned fra Dønnamannen på glatt vei.

Ifølge Herøy kommune er det få dønnaværingene som benytter fergen mellom Søvik – Flostad, men omvent er det en del trailere fra MH som benytter Bjørn – Sandnessjøen. For dem som på Nord-Dønna (der flest dønnaværingene bor) er det 46 km på langt dårligere vei, men dersom det er en ferge som går fra Bjørn foretrekkes dette fremfor å vente til morgenen etter.

Bilførende hurtigbåt

Dønna har ønske om en ny og større bilførende hurtigbåt (25 knop). Veolia (selskapet) sier at de kan øke hastigheten, men drivstoffutgiftene øker sterkt ved en hastighetsøkning slik at de heller benytter 25 enn 35 knop.

Fergen ”Møysalen” er en stor ferge med 90 pbe som går mellom Bjørn i Dønna og Sandnessjøen. Denne kan også øke hastigheten, men her er også drivstoffutgiftene avgjørende for farten som er valgt.

Nesna - Dønna problematikk

Trafikken mellom Dønna og Nesna betjenes av hurtigbåten MS Bærøycruise som går fra Bjørn (Dønna) – Løkta - Sandnessjøen. Den har ankomst til Nesna med et anløp alle hverdager (kl 16).

Dette er en privat skyssbåt som Nfk har valgt å gi en kontrakt frem til 2011. Tidligere var strekningen betjent med bilførende hurtigbåt som kunne ta 6 personbiler der også en traktor kunne få være med. Noe gods kunne tas med på hurtigbåten. Denne bilførende hurtigbåten var svært populær blant hyttefolk som bor på fastlandet og har hytte på Dønna.

Det er et ønske å få igjen en ny og større bilførende hurtigbåt. Helst bør en slik hurtigbåt ha en kapasitet på 16 personbiler.

HALD¹⁹ er enig i dette ønske som Dønna har og bilførende hurtigbåt. HALD har stilt seg bak et slikt ønske.

”Bærøycruise” går i rute mellom Bjørn – Løkta - Sandnessjøen med en daglig avgang til Nesna (ankomst kl 16) i følge rutetabellen.

Bosettinger på øyene

Løkta har om lag 150 bosatte personer med 8 - 10 bruk stort sett bruk med melk og kjøtt (storfe). Det er også en entreprenør som er bosatt her med sin drift, men det uklart om han har noe vesentlig transportbehov av maskiner etc.

Vandve har om lag 40 personer bosatt. Skolen på Vandve ble nedlagt i 2008.

Det var tidligere en bilførende (6 biler) hurtigbåt (M/S Dønna bygd i 2003) som betjente Vandve, men det medførte tomkjøring til Solfjellsjøen. Dette var allikevel

¹⁹ HALD er et selskap som driver markedsføring av kommunene Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna.

en løsning som Dønna var svært fornøyd med og som savnes (jfr forslag nedenfor i figur V3.1 om ny rutetabell foreslått av Dønna kommune)²⁰.

Godsbåten Fjordlast

Fjordlast er en godsbåt som Nfk betaler for å utføre godstransport langs Helgelandskysten. For Dønna er denne ikke aktuell da Fjordlast ikke anløper Sandnessjøen. Dønna ønsker at Fjordlast skal anløpe Sandnessjøen.

Dagens hurtigbåtrute ønskes endret – forslag til endringer av ruta

Utgangspunktet for vårt ruteforslag er å gjeninnføre de rutene som gjaldt våren 2008, før Vandve skole ble lagt ned. Ved å endre på skolestart og justere skoledagen mener vi at vi får til en rute som løser samtidskonfliktene og som holder seg innenfor de samme rammer som disse rutene hadde. Rutetidene i de røde feltene (se i rutetabellen under) foreslås erstattet med de blå. Rutetidene er skissert og må/ kvalitetssikres i samråd med selskapet.

1. Skoleskyss med avgang kl 14.00 fra Solfjellsjøen – utføres som behovsanløp, dersom det er reisende til Vandve. Båten går så videre direkte til Sandnessjøen.
2. Tur fra Sandnessjøen kl 17.10 går til Solfjellsjøen via Bjørn kl 17.30. Slik oppnås en sparing på en tur til Sandnessjøen.
3. Ved nedleggelse av Vandve skole ble det i de nye rutene innført et behovsanløp på Løkta på den ene turen MS Dønna utfører om morgenen. Denne turen har stor betydning for løktværingene sine arbeidsmuligheter utenfor Løkta, og dønnaværingene har forhåpninger om at dette lar seg videreføre.

Med et slikt ruteopplegg ville vi kunne oppnå å få tilbake et rutetilbud som har vært svært savnet. Lovpålagt skoleskyss er ivaretatt, skole og arbeidspendling får helt andre vilkår. Det blir igjen mulig å komme seg fra Dønna med bil på et langt tidligere tidspunkt, samt mulighet for å nå første sørgående og nordgående fly.

Nedenfor er dagens rutetabell gjengitt med forslagene for ruteendringene som Dønna kommune foreslår (står på neste side).

²⁰ Nfk har i kommentar opplyst at M/S Dønna betjente også strekningen Sandnessjøen-Bjørn. For å kunne utføre produksjonen medgikk derfor mye posisjonskjøring (tomkjøring) som medført høye kostnader.

Gyldig i perioden 02.01.08 - 24.03.08

**18-182 Solfjellsjøen-Vandve-Sandnessjøen-
Sandnessjøen-Dønna-Løkta-Nesna**

M/S «Dønna» Tlf. 48168614. Ruteopplysning: ☎ 177 (samtaler fra Nordland). www.helgelandske.no

	1	2	3	4	5	6	7
Sandnessjøen	0515	0515	0515	0515	0515		
Dønna (Bjørn)	0535	0535	0535	0535	0535		
Sandnessjøen	0550	0550	0550	0550	0550		
Sandnessjøen	0600	0600	0600	0600	0600	0610	
Dønna (Bjørn)	0625	0625	0625	0625	0625	0630	
Sandnessjøen	0640	0640	0640	0640	0640	0645	
Sandnessjøen	0645	0645	0645	0645	0645	0650	
Solfjellsjøen	0735	0735	0735	0735	0735	x	
Vandve	0800	0800b	0800	0800b	0800ab	0810	
Solfjellsjøen	0825c	0825c	xc	0825c	0825c	x	
Sandnessjøen			0920			0920	
Sandnessjøen						1400	1600
Solfjellsjøen	1100a	1300a		1300a	1300a	1450a	xd
Vandve	1120	1320b		1320	1320b	1510	1705
Vandve	1340	1340		1340	1340	1515	1710a
Solfjellsjøen	x	x		x	x	x	1745
Sandnessjøen	1445	1445		1445	1445	1625	
Sandnessjøen	1500g	1500g	1500g	1500g	1500g		
Dønna (Bjørn)	1515f	1515f	1515f	1515f	1515f		
Løkta	x	x	x	x	x		
Nesna	1600	1600	1600	1600	1600		
Nesna	1600	1600	1600	1600	1600		
Løkta	x	x	x	x	x		
Dønna (Bjørn)	1640	1640	1640	1640	1640		
Sandnessjøen	1705	1705	1705	1705	1705		
Sandnessjøen	1710	1710	1710	1710	1710		
Dønna (Bjørn)	1730	1730	1730	1730	1730		
Sandnessjøen	1745	1745	1745	1745	1745		
Sandnessjøen	1815	1815	1815	1815	1815		
Solfjellsjøen	1905	1905a	1905	1905a	1905a		1830
Vandve	1930	1930b	1930	1930b	1930b		1900
Solfjellsjøen	x	x	x	x	1955		x
Sandnessjøen	2045	2045	2045	2045			2010
Solfjellsjøen					2000		
Vandve					x		
Sandnessjøen					2130		
Sandnessjøen					2220e		
Løkta					x		
Dønna					x		
Sandnessjøen					-		

Solfjellsjøen	1300
Vandve	1320
Vandve	1325
Solfjellsjøen	1350
Solfjellsjøen	1400
Vandve	x
Sandnessjøen	1505
Sandnessjøen	1510
Dønna	1525
Løkta	x
Nesna	1600

Sandnessjøen	17.10
Dønna (Bjørn)	17.30
Solfjellsjøen	18.20
Solfjellsjøen	19.05
Vandve	19.30
Solfjellsjøen	x
Sandnessjøen	20.45



- a) Behovsanløp av Slapøy og Havstein.
- b) Korr. med bussrute 18-185, gjelder ikke alle dager.
- c) Korr. med bussrute 18-184, gjelder ikke alle dager.
- d) Bestilles på skipets mobiltelefon lørdag innen kl. 1600.
- e) Bestilles på skipets mobiltelefon fredag innen kl. 2100.
- f) Korr. m/bussrute 18-184, gjelder kun SKD.
- g) Korr. med bussrute 18-205 fra VGS og 23-704 fra Tjøtta, gjelder kun SKD.
- x) Behovsanløp bestilles på skipets mobiltelefon 481 68614.

I daglinje:	1=Mandag 2=Tirsdag 3=Onsdag 4=Torsdag 5=Fredag 6=Lørdag 7=Søndag	SKD=Skoledager
I tabell:	= stopper ikke x = stopper ved behov - = stopper uten tidsangivelse	

Figur V3.1 Forsalg til ny rutetabell fra Dønna kommune for hurtigbåten Solfjellsjøen-Vandve – Sandnessjøen - Dønna - Løkta – Nesna.

HØRING ANGÅENDE PROSJEKTET FRAMTIDIGE BÅTRUTER PÅ HELGELAND

Kommunestyret i Dønna kommune har i sitt møte den 27. april 2010 vedtatt følgende uttalelse:

PRIORITERING AV SAMFERDSELSLØSNINGER I DØNNA OG HERØY FELLESUTTALELSE DØNNA OG HERØY KOMMUNER

1. Ut fra kommunikasjonssignal gitt tidligere, krever Dønna kommune følgende:

a) Som minimumsløsning for Rute 18-181 Sandnessjøen – Dønna - Løkta å få tilbake det ruteopplegget som var før endring våren 2008. Det benyttes 100-bilers ferje (som i dag) med utvidet åpningstid. Herunder sette MF Dønna inn i trafikkløsning for både Dønna og Vandve. For sambandet 18-181 vil dette omhandle: 2 turer om morgenen, Regionpendlerruta Sandnessjøen /Dønna / Løkta / Nesna og tur fra Sandnessjøen til Dønna på ettermiddag for deretter gå inn i Vandve – sambandet, jamfør også fellesuttalelsen pkt.2.

b) Etablere hovedferge - samband over Dønna for begge kommunene.

2. Kommunene krever at hurtigbåtforbindelsen, med bilførende hurtigbåt mellom Dønna og Sandnessjøen i korrespondanse med fly sør/nord på morgenen snarest gjeninnsettes. Det skal i tillegg jobbes med å skifte ut "Dønna" med en ny bilførende hurtigbåt med kapasitet på minimum 16 pbe.

3. Kommunene vil ved første anledning prioritere en komplett opprusting av FV 828 fra Bjørn til Flostad til en fullverdig to - felts veg og omlegging forbi Åkvik - fjellet.

4. Kommunene går inn for at Nordlandsekspresen fortsatt skal ha sitt endepunkt i Sandnessjøen, og at den skal anløpe Bjørn både på nordgående og sørgående rute.

5. Kommunene viser til tidligere vedtak i kommunestyrene i Alstahaug, Dønna og Herøy om fastlandsforbindelsen "Dønna/Herøy – Alstahaug", "FADHA", og sier seg tilfreds med fylkesrådets vedtak om videre behandling av saken.

6. Ferjemateriell/driftsrutiner:

- Det må stilles krav til moderne fergemateriell som er tilrettelagt for rasjonell ombord/avkjøring.
- Eventuelt hengedekk må ikke regnes inn i foreskrevet kapasitet men kan komme inn som et tillegg.
- Det må stilles strenge miljøkrav til fergene
- Det må tilrettelegges for rasjonelle laste- og billetteringsrutiner.
- Det bør tilrettelegges for kafé med utsikt på fergen.
- Utover fastlagte krav om hviletid og pauser, bør det tilrettelegges for maksimal utnyttelse av fergemateriellet.
- Fergene må ha universell utforming, jfr. myndighetskrav.

Klausul for trafikkøkning

Framtidig kontrakt må inneholde en bestemmelse om rett til reforhandling og innsetting av nytt materiell ved trafikkøkning/trafikknedgang over en fastlagt størrelse.

Regionpendelen – bilførende hurtigbåt.

Kommunestyret kan ikke akseptere at endringene som har medført sterk forverring i tilbudet til arbeidspendlere mellom Dønna/Løkta og Sandnessjøen (gjelder begge veier), blir videreført i anbudsperioden. Økt frekvens Sandnessjøen – Dønna oppnås ved at en bilførende hurtigbåt med dekkplass til min. 16 PBE (jfr. pkt 2) settes inn for å utføre to turer tidlig morgen til tidspunkt som ivaretar korrespondanse med fly både nord og sør samt tidlig arbeidspendling, regionpendelen Sandnessjøen – Dønna – Løkta – Nesna, og ellers turer til Løkta hvor transport av tunge kjøretøy ikke er påkrevet. At bilførende hurtigbåt ses i sammenheng med ferje, vil kunne frigjøre ferjekapasitet slik at man kan få til økt frekvens mellom Sandnessjøen og Bjørn.

Fjerning av tilbud til Løkta på fredagskveldene.

Reisende til Løkta som kommer med NEX1 fra Bodø til Bjørn eller ankommer etter siste fergeavgang (Sandnessjøen kl 20.00/kl 19.40, Bjørn kl 20.30/kl 20.10), kunne før endringene ta MS "Dønna" fra Sandnessjøen kl 22.30* til Bjørn – Løkta – Sandnessjøen (* = bestillingstur). Kommunen har i dag studenter som benytter dette. Disse kan ikke lenger kunne komme heim til Løkta på fredagskveld, men må ha overnatting. Det samme gjelder arbeidstakere som ukependler. Denne bestillingsturen må derfor gjeninnføres. Kommunestyret ber alternativt fylkeskommunen sørge for at NEX1 også på sørgående, især på fredagskvelder, anløper Løkta på behov. Dette er viktig for at studenter fra Løkta som studerer i f.eks. Bodø skal kunne nå heim på fredag kveld.

Vandve - Solfjellsjøen.

Vandve sine behov må også i fremtiden ivaretas ved at MS "Dønna", eller tilsvarende båt med større bildekk og noe mindre passasjersalong, benyttes på all trafikk i sambandet Vandve – Solfjellsjøen. Dette gir Vandve tilbud om bilførende båt på alle avganger samt at også all skoleskyss utføres med denne. Antall anløp må minimum opprettholdes på dagens nivå.

7. Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport er på Helgeland. TØI rapport 1064/2010 Viggo Jean-Hansen.

Dønna kommune viser til felles uttalelser fra Dønna og Herøy kommuner og Helgeland regionråd, og står fortsatt bak disse. Likevel, til noen punkter i rapporten:

NEX1 benyttes i dag av et betydelig antall reisende som pendlerbåt om morgenen mellom Sandnessjøen – Dønna - Løkta – Nesna. Skal NEX1 ha havn Nesna for å spare tid, må en materute gå fra Sandnessjøen på et tidspunkt som ikke samsvarer med krav til pendling. Det gjøres oppmerksom på at det i samme tidsrom også er behov for arbeidspendling mellom Dønna – Løkta – Sandnessjøen som må ivaretas. Ellers er det Dønna kommunestyrets oppfatning at en effektivisering av seilingstiden til NEX1 ikke må gi øybefolkningen langs ruta et dårligere tilbud.

Buss mellom Sandnessjøen – Levang kan ikke aksepteres, da Dønna/Herøy og Løkta ikke kan benytte seg av båten (NEX1) på den måten.

Ruteforslag gjengitt på side 83 (figur V3.1), er Dønna kommunes krav til straksløsning høsten 2009. For anbudsperioden viser Dønna kommune til vedtak, og forventer at kommunene får uttale seg til et detaljert ruteforslag på et senere tidspunkt.

Med hilsen
Tore Westin
Rådmann

Pål Bleka
Kommunalsjef 1

Vedlegg: saksprotokoll fra kommunestyrets behandling av saken

3.5 Intervju med Leirfjord kommune

Ordfører Ivan Haugland Leirfjord kommune.

Ferger

Leirfjord kommune har bare en ferge Levang - Nesna og har ikke anløp av hurtigbåt. Haugland var fornøyd med dagens fergeløsning for Leirfjord. Men han synes at løsningen Nesna antydnet med en kabelferge mellom fastlandet på Levang og Nesna halvøya er en god løsning.

Avgangen som ankommer kl 0740 i Levang med denne fergeren er for sen for å nå arbeidet i Sandnessjøen kl 0800. Tidligere anløp fergeren 10 minutter tidligere. Da rakk en arbeidet i Sandnessjøen kl 0800.

Næringsliv med transportbehov

Leines Seafood (lakseforedling) er den største private bedriften i Leirfjord kommune med om lag 100 ansatte (50 av disse bor i Leirfjord og 50 i Sandnessjøen). Råstoffet kommer fra Nova Sea på Herøy.

Det er stor svineproduksjon og flere melkebruk som ligger ved Sundøya og Bardal.

Det er mange ”tilbakeflyttere” i aldersgruppen 25-35 år som flytter tilbake til kommunen. Dette skyldes optimisme pga aktiviteten på Horvnes og dessuten arbeidsplasser med barneverninstitusjon og flyktningmottak for mindreårige i samarbeid med Alstahaug kommune.

Det er de kystnære områdene på Helgeland som har størst potensial for befolkningsvekst. Dette bekymrer andre deler av Helgeland.

Store prosjekter som påvirker transport i Leirfjord

Helgelandsbrua ble åpnet i 1991 med 10 års bompengefinansiering. Videre ble Sundøybrua åpnet i 2002 etter et spleiselag mellom stat (90 mill kr), fylke (70 mill kr) og kommune (11 mill kr). Den statlige delen ble finansiert fra øvrige riksvegmidler. Disse broene har endret totalt samferdselen i Leirfjord kommune. Det er veitrafikken som dominerer med disse broene.

Helgelandsbrua stenger ved vindstyrke mer vind enn 32 knop. Det er sjelden at dette skjer.

Toventunnelen er akkurat påbegynt og skal være ferdig i slutten av 2013 eller begynnelsen av 2014. Dette vil gi en kortere distanse på 27 km fra Leland til Mo i Rana. Tungtransporten får 43 km kortere veg fordi de ikke kan passere over Drevja på grunn av en lav bro. Når Toven tunnelen er en realitet, vil det endre samferdselen på Helgeland. Tunnelen vil ha stor betydning for hvilke valg som gjøres mht sjøverts ruter.

Dessuten utredes det en ny flyplass ved Drevja (Rogneryggen flyplass). Den er planlagt med 1200 m rullebane.

Drevja kan derfor bli et trafikalt knutepunkt med en såkalt ”dry cargo port” med omlasting av laks på containere fra bil til tog som skal gå til Alnabru eller sogar til utlandet. Fersk laks på jernbane kan bli et svært interessant konsept for eksportørene ettersom trafikken på veiene i Europa øker og transporttiden øker. Mo i Rana frykter denne utviklingen med at en jernbanestasjon på Drevja

utvikles. Dette blir da et knutepunkt som tar trafikken og fokus vekk fra Mo i Rana.

Vegtrafikk tall i Leirfjord

Det er ganske stor trafikk over kommunesenteret Leland i Leirfjord:

Leland sentrum 2460 bilpasseringer daglig

Leirosen ved Toven tunnelens inngang 1200 bilpasseringer daglig

Fv 78 etter Sund 800 bilpasseringer daglig

Det er flere biler i Leirfjord kommune enn gjennomsnittet for Nordland fylke. Veksten i bilholdet har også sterkere de siste 3 år (2006-2008).

Vegvesenet var overrasket over målingene fordi trafikk tallene var så vidt høye.

Infrastruktur

Det er nå planlagt å lage en "miljøgate" i Leland for å skjerme gående fra trafikken på fv 17. Leirfjord vil lage en sentrumsutvikling fra sjøen og oppover til Leland sentrum.

Leirfjord har fått flere synspunkter på vegsiden etter at Helgelandsbrua og Sundbrua ble etablert. Knytningen til vegsystemet vil antakeligvis ytterligere forsterkes når Toventunnelen er på plass.

3.6 Nesna kommune intervju

Til stede ordfører Ronny Sommerro, kommunikasjonsrådgiver Hans Paulsen og rådmann Amund Eriksen på intervjuet.

Litt historikk

Nesna er en gammel bosetting som har vært et bindepunkt mellom innlandet og kysten. Nesna har nær knytning til Mo i Rana.

Utgangspunktet er samfunnsøkonomisk lønnsomhet av samferdselsmidlene som en har til rådighet i fylket. Nesna føler ikke å bli hørt i denne sammenhengen.

De enkelte Nesna øyene og næringslivsaktivitet på disse

Tomma

Tomma Steinbit er et oppdrettsanlegg med steinbit som forventes å vokse. Det er nå noen få tonn per uke som slaktes og går ut med trailer.

Tomma Laks er oppdrettsanlegg for laks som fraktes med brønnbåt til Lovund på Lurøy.

Et båtbyggeri av aluminiumsbåter er etablert på øya og dette er også i vekst fordi det er stor etterspørsel etter aluminiumsbåter i båtmarkedet.

2 turistbedrifter som driver med dykking og tilbyr et unikt turistprodukt med hvite strender og kystkultur. Det er videre 150-200 fritidsboliger på Tomma.

Handnes

Øy med mye landbruk særlig melkebruk og gris. Om lag 20 gårdsbruk er lokalisert på øya. Problemstilling for transport er her melketransporter og transport av levende dyr til slakteri og dessuten fór.

Hugla

Dette er en øy med mye næringslivsaktivitet. Vikholmen er en bedrift som har slakteavfall som for produksjon til oppdrettsnæringen med om lag 20 ansatte. Det er dessuten 4-5 gårdsbruk på øya (melkebruk og slaktedyr). Hugla har satset på turistbedrifter (Urtegård som har blitt svært populært med besøk av skolebarn og turister som er blitt svært populært).

Nesna

Fastlandet (Nesna) med skolesenteret og dessuten kommunesenteret. Nesna er helt avhengig av fergetilbudet Levang – Nesna (om lag 23 mil til Sandnessjøen som er helt uaktuell avstand for kommunikasjon).

Nesna er anløpssted for Hurtigruta. En kan ta med bil på Hurtigruta gratis om vinteren.

Det fraktes om lag 3 trailere i døgnet av laks fra Lovund til foredling i Leirfjord. Transporter av laks fra Herøy går gjerne til Mo i Rana der de fraktes med tog til Alnabru. De har prøvd containertransport med fersk laks på tog fra Mo i Rana til Polen, men dette er gitt opp pga for usikker transportopplegg.

Det er en del transporter av betongelementer til Horvnes utenfor Sandnessjøen fra Helgeland Betong i Mo i Rana.

Det er tiltakende tungtrafikk over Nesna. Det er derfor behov for en større ferge når Tomma skal skiftes ut. MF Petter Dass som er fra 1998/99 er en godt fornøyd med på Nesna.

Ferger

Nesna betjenes av 2 ferger MF Petter Dass og M/F Tomma. Den siste er gammel og utdatert ferge (byggeår 1974). Petter Dass er en ny og moderne ferge. Nesna ønsker å kutte ut M/F Tomma og få en ny ferge. Samtidig ønsker de å flytte Petter Dass til å betjene Nesna øyene. Den nye fergen kan da betjene sambandet Levang-Nesna.

Årsaken til denne prioriteringen fra Nesnas side er at M/F Tomma ikke klarer å ta av sommertrafikken på øyene. M/F Petter Dass kan evt bytte plass med M/F Tomma på fredag kveld.

Det er også en problemstilling med organisering av fergekøen på Nesna. Det er lang kø for å komme med M/F Tomma ut på øyene i forbindelse med helgen da vil trafikken med M/F Petter Dass ofte bli innelåst av de andre bilene som skal med M/F Tomma.

Hurtigbåt

NEX1 burde stoppet på Nesna og snudd der. Rutetiden fra Nesna til Bodø er for lang (avgang 0730 med ankomst i Bodø kl 1200).

Nesna – Sandnessjøen bruker for mye av de felles ressursene som Nordland fylkeskommune har til rådighet i forhold til passasjertallet. Mange av de reisende går av i Nesna (studenter og arbeidspendlere) og båten går nesten tom fra Nesna.

I sin tid da NEX1 ble opprettet var formålet å betjene samfunn som ikke hadde tilgang på tog og fly. NEX1 snudde tidligere i Nesna og da var seilingstiden adskillig kortere.

Regionpendelen

Tidligere gikk regionpendelen fra Sandnessjøen – Bjørn - Løkta – Nesna. Den var da en hurtigbåt som tok 6 personbiler, og den tok en del gods med seg. Nå betjener M/S Bærøycruise strekningen fra Sandnessjøen – Bjørn – Løkta - Nesna. Den tar ikke med seg gods og er en ren hurtigbåt. Særlig er det problematisk at den ikke tar sykler for turistene som skal besøke øyene i Nesna kommune. Dette er flate veger godt egnet for sykling. Dette er beklagelig særlig fordi sykkel er et satsingsområde i Nordland og øyene på Helgeland.

Resonnementet med å kutte NEX1 til Sandnessjøen og snu på Nesna er at Regionpendelen morgen/kveld kan dekke dette behovet for skoleungdom og arbeidspendling mellom Sandnessjøen og Nesna. Men det er behov for at den kan ta med seg noe gods og kajaker til turistene som besøker Nesna og øyene. Det er mye skoleungdom som kommer med NEX1. Dersom en snur NEX1 på Nesna kan båten starte tidligere fra Nesna (f eks 0700) og kunne vært i Bodø kl 1030. Dette forutsetter at en kutter f eks 2 anløp av de 23 anløpene som NEX1 i dag anløper.

NEX1 snudde tidligere på Nesna. Men pga en hotellbrann på Nesna ble det hevdet at mannskapet heretter måtte overnatte på hotell i Sandnessjøen. Men en endte opp med å leie et hus i Sandnessjøen til mannskapet på NEX1. Det samme kunne en ha gjort på Nesna. NEX1 er en svært dyr tjeneste med 5 mann på skiftet og med et stort forbruk av diesel per driftstime.

På Lurøy stopper NEX1 både på Stokkvågen og Tonnes. Dette er unødvendig. Stokkvågen kan sløyfes til fordel for Onøya. En grunn for at Nesna ønsker NEX1 bør gå til Onøya er at tjenestetilbudet på Onøya er bedre enn andre steder. F eks mangler en tannlege og pp-tjeneste på Nesna. På Onøya fins dette. Det er dessuten en del dagpendling mellom Onøya og Nesna²¹.

Ifølge ordføreren på Nesna kommer materutene (skyssebåten) fra øyene i Nesna i dag ofte for sent til å komme med på NEX1. (Det ble ikke oppgitt hvilke materuter det her tenkes på.)

Det er dessuten en del kanselleringer med NEX1 på grunn av dårlig vær. Dette skyldes at den må over åpne havstrekninger lenger nord for Helgeland. Ofte kan det være dårlig vær nordpå (ved Bodø), mens sjøen utenfor Nesna ligger i havblikk. Grunnen er en del åpne havstrekninger nordover som en slipper på Helgeland. Forutsigbarhet blir dermed dårlig og en mangler da totalt tilbudet som NEX1 her.

Fjordlast

Godsbåten Fjordlast er Nesna veldig godt fornøyd med. Nesna ønsker ikke at Fjordlast skal gå til Sandnessjøen som det er snakk om. Sandnessjøen har mange nok tilbud på godssiden til at de trenger en båt til. De har i alt 4 båter:

1. Hurtigruta
2. Regionpendelen
3. Trænabåten
4. Hurtigbåten

Det er ifølge Nesna kommune ikke nødvendig at også Fjordlast skal anløpe Sandnessjøen.

Det veldig delte meninger om Fjordlast. Næringslivet i Sandnessjøen f eks Sørre bygg ønsker Fjordlast for å levere varer til øyene med Fjordlast. Spredning av gods fra Sandnessjøen blir skadelidende ved at ikke Fjordlast anløper byen. Nesna er avhengig av Fjordlast, men ikke at den skal gå til Sandnessjøen. Det er viktig at Fjordlast går mellom Meløy og Bodø fordi det er her det vesentlige av inntektsgrunnlaget ligger for driften av denne båten. (Nesna kommune anslo at nær 80 % av inntekten som Fjordlast generer, er inntekter mellom Meløy og Bodø.)

Infrastruktur havn/farled

Det er ønske fra Nesnas side å få et nytt fergeleie på Nesna som ligger rett over fjorden på Levangside. Fra Segelneset (på Nesnasiden) til Rørvika (på Leirfjordsida) er det ønske om et fergesamband med lang åpningstid over døgnet. Veiene som knytter disse fergeleiene og hovedveien, må også utbedres dersom dette skal bli en fergeløsning som avløser Levang- Nesna.²²

²¹ Ifølge SSBs statistikk over pendling er det 3 personer som bor på Nesna og arbeider på Lurøy og det er 4 personer som pendler den andre veien. I tillegg kan det være personer fra Sandnessjøen og Leirfjord som pendler til Onøya. Det er ifølge SSB mange som pendler fra Alstahaug til Lurøya (17 personer).

²² Dette er en type ferge benyttet i på fergestrekninger i Sverige som Vegdirektoratet (initiert av tidligere veisjef Torbjørn Naimak i Nord-Norge) har vært interessert i å få utviklet dette konseptet videre. Den kabelfergen som Nesna kommune foreslår er ikke den samme type av som kabelfergen som var tiltenkt å betjene Hamnøya – Vevelstad. Fergen som skal betjene Segelneset - Rørvika er

De tenker seg her en mindre kabelferge betjent av 2 personer i pendeldrift med tilsvarende høy frekvens (av svensk type).

Brev fra ordfører i Nesna 26.04.2010

Arbeidspendling innad og mellom nabokommunene er en viktig brikke i det næringsmessige samarbeid, også i forhold til kompetansemessig komplettering/deling. I statistikken er det ikke registrert hvordan den næringsmessige pendlingen rent faktisk foregår mellom øysamfunnene. Dette dreier seg om livsviktige funksjoner som lege, veterinær, tannlege og dessuten sentrale samfunnsmessige og næringsmessige interesser.

Nesna er pr i dag et trafikk-knutepunkt mot Mo i Rana. Rana kommunestyre uttaler forøvrig at Nesna er deres hovedknutepunkt mot sjøverts transport (hurtigbåt/hurtigrute/gods). Det er som kjent daglig bussforbindelse Nesna-Mo i tillegg til betydelig gods- og næringstransport som bør opprettholdes.

Det er derfor essensielt at Nesna tettsted forblir et trafikk-knutepunkt også i fremtiden for å opprettholde dagens kommunikasjonsmønster.

NEX1.

Nesna var opprinnelig det sørligste endeanløp til Bodø med NEX1. Ruten ble forlenget til Sandnessjøen etter en hotell brann på Nesna med bl a begrunnelse om at mannskapet måtte ha overnattingsfasiliteter. Nesna har pr i dag utmerkede muligheter for å tilby fullverdige overnattingsmuligheter med hotell standard.

Vårt forslag er derfor at NEX1 har start/endeanløp på Nesna. Dette vil bety betydelige besparelser, med mulighet til alternativ finansiering av andre rutetilbud. Med en ny regionalpendel (bilførende) via Bjørn/Løkta vil studerende- og arbeidspendlere bli tilfredsstillende ivaretatt.

Et hovedpoeng er også at det er et unisont ønske om at NEX1 kan ankomme Bodø tidligere (1030) om formiddagen.

Hurtigbåt Handnesøy lørdag:

Nesna kommune ønsker i tillegg til dagens anløp et ekstra behovsanløp lørdag morgen på Handnesøya, da innbyggerne på øyene i kommunen ikke har andre muligheter for kommunikasjon nordover til Bodø den dagen (lørdag).

Det er viktig å fremholde at NEX1 kan ta inntil 20 paller ferskvaregods daglig, som i hovedsak omlastes til hurtigruten. Denne lasten er et viktig økonomisk incitament for hurtigruten.

Hurtigbåtruten bør for øvrig lyses ut på nettokontrakt (operatøransvar) for å gi operatøren større lønnsomhet.

Ad. Fergedrift:

Det er lansert mulighet for ny fergeforbindelse over Ranafjorden fra Strandlandet til Levang for å avlaste trafikk-knutepunktet på Nesna tettsted (som har store

en større kabelferge som betjenes av to personer. Men det er en rimeligere tjeneste i f t en vanlig 50 pbe ferge.

trafikale problemer sommerstid). Problemer knyttet til småbåttrafikk i sommerhalvåret tilsier også en slik løsning. Med en ny overførsel vil en også spare tid og drivstoff (kabel-ferge).

Nesna kommune er for øvrig fornøyd med fergeavviklingen, men vi trenger dog ny ferge og åpningstid i sambandet Nesna - Nesnaøyene tilsvarende dagens nivå.

Arbeidspendling til og fra Nesna

Det fins ingen pendlingsstatistikk i Norge. Statistisk sentralbyrå har statistikk for personer som har ulik bosteds- og sysselsettingskommune. Det er denne statistikken som kalles statistikk for ”pendling”, men den gir ikke opplysninger om personer faktisk pendler eller har en hybel på arbeidsstedet i løpet av arbeidsperioden.

Denne statistikken gir tall for antall personer som enten er bosatt i Nesna og sysselsatt i en annen kommune og personer som er sysselsatt i Nesna kommune og som er bosatt i en annen kommune. Statistikken sier ikke noe om hvor ofte disse personene reiser til og fra arbeid eller med hvilke transportmidler de benytter på sin arbeidsreise. Det fins ingen statistikk som gir opplysninger om pendling innen hver kommune. Trafikkstatistikken fra selskapene som opererer båt og fergeruter gir tall for alle reiser og ikke pendlingsreiser spesielt.

For Nesna kommune er de viktigste inn og ut- pendlingskommunene tatt med i en tabell under.

Kommune	Innpendling	Utpendling
Rana*	44	56
Alstahaug	19	18
Leirfjord	17	6
Dønna	6	0
Vefsn*	4	13
Hemnes*	5	0
Brønnøy	4	0
Lurøy	14	4
Herøy	2	3
Vega	0	1
Rødøy	0	1
Sømna	0	1
Bindal	1	0

Kommuner merket med * er ikke innen studieområdet for rapporten. Pendling til Rana, Hemnes foregår sannsynligvis med landtransport (privat bil). Samletall for inn- og utpendling etter antatt transportmiddel (sjø- og landtransport) er vist i figur 5.1.

For Nesna er det viktig å få med studenter og skoleelever, men disse omfattes ikke av statistikken over. Dette skyldes at de ikke er registrert i arbeidsregisteret som er grunnlaget for statistikken.

3.7 Formannskapsmøte i Lurøy kommune 3. februar 2010

Lurøys 1883 innbyggere bor på spredd, på øyene og på fastlandsdelen av kommunen. Hovedtyngden av innbyggerne bor på Onøy/Lurøy, Lovund og Sleneset. Kommunesenteret er Onøy.

Det er kun skolekyss fra Aldersund til fastlandet.

Næringsliv

Næringslivet er i kommunene er godt utbygd med aktiviteter innen fiskeri, og turisme. Det antydes at oppdrettsaktørene på Lovund (Lovund Laks og Novo Sea) står for 5 % av landets totale lakseproduksjon, med en årlig produksjon på mellom 35. – 40.000 tonn. De siste årene har det vært 5 prosent økning i produksjonen per år. Aktivitetene i hovednæringene har generert ny aktivitet. Dette er avledet næringsvirksomhet som isoporfabrikk, samt lagt grunnlaget for etablering av trelasthandel og snekkerbedrifter for hytteutbygging og lignende. I følge kommunene eksporterte kommunene Lurøy og Træna til sammen for 1,1 milliard kr i 2007, og eksporten forventes å øke ytterligere.

Det forventes vekst i fiskerinæringen, og oppdretts- og foredlingsanlegget Novo Sea bygger for øyeblikket ut og forventer å øke produksjonen av laks, fra dagens nivå på 200 tonn, til 300 tonn per dag.

Turistaktiviteten i Lurøy er økende blant annet på grunn av ”Himmelblå-effekten”. Det er mange nordmenn som kommer, men også utlendinger. Turistene kommer både med bil og på sykkel. Det finner også sted hytteutbygging på Sleneset og Lovund.

Økt i aktivitet i hovednæringene skaper også økt aktivitet i avledet virksomhet fra disse næringene.

Ferge- og hurtigbåttilbud på Lurøy

Tabell V3.4 Dagens ferge- og hurtigbåttilbud i Lurøy kommune.

Ferge/Hurtigbåt	Rute
M/S Helgeland	Selvær- Træna - Lovund* - Nord-Solvær*-Sleneset*-Onøy*- Stokkvågen* - Onøy* - Sandnessjøen (Trænaruten)
M/F Lurøy	Lovund - Sleneset - Onøy - Stokkvågen
M/F Haarek	Træna - Onøy* - Stokkvågen* -Onøy* - Nord-Solvær*-Sleneset* -Lovund* - Sleneset* - Onøy* - Indre Kvarøy* - **Stokkvågen* - Træna
M/S Lurøyprinsessen	Sørnesøy – Hestmona - Indre Kvarøy – Tonnes - Indre Kvarøy – Stuvland – Aldra – Stokkvågen - Onøy
M/S Steigtind	Sandnessjøen - Onøy* - Indre Kvarøy* - Tonnes* - Bodø (Nordlandsekspressen)

* Stoppesteder i Lurøy kommune **Anløp tre ganger per uke

Sambandsaksen Stokkvågen – Onøy – Lovund - Træna er svært viktig for Lurøy kommune. Lurøy kommune er i større grad orientert mot Mo i Rana. Tidligere var Sandnessjøen regionsenteret for Lurøy. I følge kommunene blir øst - vest tenking i samferdsel viktigere, og det er nødvendig med en full gjennomgang av dagens struktur. Økt orientering mot Mo i Rana ser vi blant annet ved at M/F Haarek nå går til Stokkvågen i stedet for Sandnessjøen. Det påpekes imidlertid at det fortsatt er viktig med forbindelsen til Nesna og Sandnessjøen på grunn av:

1. Høyskolesenteret i Nesna og kompetansesenteret i Sandnessjøen
2. Sykehus i Sandnes
3. Olje- og gassutvikling i Sandnessjøen (Horvnes)
4. Hurtigruten fra/til Sandnessjøen og Kystgodsruten (langs hele norskekysten)

Bosatte og tilreisende til øyene i kommunen benytter lufthavnene i Bodø og Sandnessjøen, mens fastlandsbeboerne benytter Mo i Rana.

Hurtigbåtene korresponderer dårlig med flyrutene.

Sambandsaksen Stokkvågen – Onøy – Lovund- Træna

Sambandsaksen Stokkvågen – Onøy – Lovund- Træna er svært viktig for Lurøy kommune. Aksen trafikkeres av hurtigbåten MS **Helgeland**, og fergene M/F **Lurøy** og M/F **Haarek** (24 pbe). I følge kommunen er dagens rutestruktur utdatert, og ikke tilpasset det transportbehovet en har i dag. Ruteproduksjon er som før, men behovet er endret. En må se behovet i forhold til den produksjonen som er på stedene, og utvikle et fremtidsrettet samferdselstilbud. Det er økende tungtransport fra Lovund og Træna, samtidig som bilholdet i kommunen er økt. Hyttebygging skaper også økt biltrafikk til Onøy og Sleneset, særlig i helgene.

Det påpekes at dagens ferge og hurtigbåttilbud, med fire fergeanløp og to hurtigbåtanløp fra og til Lurøy kommune, er utilstrekkelig. Det gir ikke god nok forutsigbarhet for brukerne, og det er behov for både større kapasitet og nytt fergemateriell. I følge kommunen er behovet størst på hovedaksen, og en merker store problemer på enkelte tider av døgnet og året for transport til/fra Onøy og Sleneset ettersom fergen er fylt opp fra Lovund/Stokkvågen. I følge kommunen vil kapasiteten i sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund være sprengt innen 2 år, blant annet på grunn av økt volum fra lakselaktingen på Lovund.

På Trænaruten ønsker Lurøy kommune en tredje ”midt på dagen tur” i løpet av uken, fortrinnsvis på mandager.

Åpningstiden på fergesambandet er i dag strukket ut til det maksimale, eksempelvis med nattferge for vogntog med laks fra Lovund, men frekvensen på dagtid er ikke tilstrekkelig. Det er behov for 6 daglige turer med ferge og tre med hurtigbåt. Av materiell krever dette tre ferger og en hurtigbåt. Kommunen ønsker derfor hurtiggående gassferger.

Tid og frekvens fremheves som de viktigste egenskapene ved transporttilbudet.

Det påpekes at nytt materiell må tåle bølger opp til 4 ½ m, med de samme sjøegenskapene som dagens materiell; M/F Lurøy, M/S Helgeland, og M/F Hårek. I en 3-månders periode var det satt inn reservebåt for M/S Helgeland, og dette var tre måneder med dårlig regularitet i og med at den har dårligere sjøegenskaper (2 m bølger). Videre påpekes det at nytt fergemateriell må ivareta behov for universell utforming, bevertning osv.

NEX1

NEX1 har følge Lurøy kommune for lang seilingstid. Båten går fra Onøy kl. 08, og er først fremme i Bodø kl. 11.50. Dagens opplegg bør gjøres mer rasjonelt, blant annet ved å se på anløpsfrekvens og hastighet. Det legges vekt på at korrespondanse med Trænaruten på sikres i fremtidig anbudsdrift.

M/S Lurøyprinsessen

M/S Lurøyprinsessen går til de indre øyene i Lurøy kommune. Kommunene ser behov for større muligheter for persontrafikk internt i kommunene, og ønsker å forbedre muligheten for arbeidspendling innad i kommunen, eksempelvis ved viderekjøring av M/S Lurøyprinsessen til Sleneset og Lovund. Kommunen er en egen baseregion og det er for langt å pendle til Mo i Rana²³.

I følge kommunen har arbeidstakere i dag et annet bilde på reisetid enn tidligere, og kommunen ser det som viktig å legge opp til gode pendleruter for å sikre rekruttering av arbeidstakere til kommunen.

Fjordlast

Dagens godstransporttilbud fra Bodø til Nesna med Fjordlast er ikke godt nok. Dette skyldes at tilbudet ikke er forutsigbart nok. Lurøy kommune påpeker at intern godshåndtering er svært viktig, og det er også en del servicebedrifter i Lurøy som betjener Træna. Dårlig godstransporttilbud tvinger gods over på bil, som igjen da tar opp mer av fergekapasiteten.

Dagens uholdbare situasjon må løses med nytt materiell og nye ruter. I følge kommunen krever et godt godstransporttilbud store nok kraner og kjøleromkapasitet.

Infrastruktur havner/farleder

På grunn av viktigheten av sambandsaksen har Lurøy kommune sett på mulighetene for å etablere fastlandsforbindelse fra Lovund til Stokkvågen via Moflag, Onøy og Rokkøya/Oddøya.

Etablering av fergeleie på Tonnes

Lurøy kommune er opptatt av etablering av nytt fergeleie på Tonnes for å etablere bedre transportløsninger til Kvarøya som i dag kun har 3 fergeanløp uken. I følge kommunen kan etablering av nytt fergeleie på Tonnes bidra til å unngå parallellkjøring på ruter i Rødøy og Lurøy, og bygging av fergeleie i dette området vil gi innbyggerne i Hestmona og Sørnesøy kretser et bedre og mer fleksibelt tilbud når det gjelder atkomst til fastlandet.

Rødøy kommune ønsker derimot å etablere fergeleie i Gjersvik (jfr referatet med Rødøy kommune.)

Lurøy kommunestyre har gjort følgende vedtak i kommunestyret 21.04.2010

Vedtak:

1. Lurøy kommune mener at rapporten "problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transporter på Helgeland" i den form den foreligger i dag ikke er et godt nok beslutningsgrunnlag i arbeidet med anbud på nye båter eller for å fatte beslutning om framtidig ruteproduksjon. Lurøy kommune forutsetter at kommunen vil få konkrete forslag om endringer i ferge- og hurtigbåtdriften til høring for eventuelle beslutninger blir besluttet.
2. Rapporten dokumenterer imidlertid store forskjeller mellom kommunene, ift hvilket samferdselstilbud som tilbys, der kommunene nord på Helgeland (i først rekke Træna, Lurøy og Rødøy) kommer dårligere ut. Lurøy kommune forutsetter at disse skjevhetene rettes opp, ved at samferdselstilbudet i vårt område styrkes vesentlig.
3. For Lurøys del ønsker vi ei styrking av kommunikasjonene mot Mo i Rana som er vårt regionsenter, og vil på denne bakgrunn ha ei sterkere vektlegging av øst-vest-

²³ Når tunnelen gjennom Toven står ferdig høsten 2013 evt vår 2014, kan dette endres.

sambandene, dvs ferge- og hurtigbåttilbudene fra øyene og inn mot fastlandet. Lurøy kommune stiller seg på denne bakgrunn positiv til at økonomiske ressurser flyttes fra Nordlandsekspressen til våre øst-vest samband.

4. Lurøy kommune støtter forslaget om nedkorting av Nordlandsekspressens seilingstid. Ambisjonen om å nå Bodø innen kl 1030 synes fornuftig, og kan kun oppnås ved at Nordlandsekspressen korresponderer med øvrige båtruter i naturlige knutepunkter i noenlunde lik avstand langs leiea. Lurøy kommune forutsetter at Nordlandsekspressen gis vesentlig høyere fart i en ny anbudsrunde, enn dagens.
5. Sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund (rute 18-344, MF Lurøy) er kritisk for framtidig utvikling i Lurøy. For å håndtere trafikken i sambandet på kort sikt (2-3 år) må kapasiteten økes fra dagens 4 ruteturer til minimum 6. Dette er ikke mulig med dagens ferge, grunnet lav fart og lange seilingsavstander. Lurøy kommune krever derfor at det settes inn ei ekstra ferge i sambandet, og at seilingsfarten økes betydelig ifb med anbudsutlysningen. Dagens rutemønster gir betydelig redusert produksjon lørdag og søndag. Lurøy kommune krever at dette endres, ved at produksjonen i helgene økes til nivået på øvrige ukedager.
6. Lurøy kommune har startet et utredningsarbeid vedrørende fastlandsforbindelse for øyene Lovund, Sleneset og Onøy/Lurøy not Stokkvågen. Med de nye avskrivningsreglene for fergeavløsende prosjekter, er det mye som tyder på at en eller flere av parsellene kan være direkte lønnsomme for fylkeskommunen å realisere. Eksempelvis vil realisering av parsellen Sleneset-Lovund, som er den enklest og billigste, øke kapasiteten i fergesambandet med anslagsvis 40 %.
7. Trænaruten (MS Helgeland) har hatt samme seilingsmønster/produksjon over mange år. Lurøy kommune krever en tredje midt-på-dagen-tur, fortrinnsvis mandag, og at Lovund og Sleneset på denne måten gis anløp etter anløp av Træna på innvertur. Dagens opplegg med at reisende fra Sleneset og Lovund må reise 2 ganger over Trænfjorden for komme seg til fastlandet anses uakseptabelt.
8. Grenseområdet Lurøy/Rødøy betjenes i dag av to båtruter (MS Lurøyprinsessen og MS Rødøyløven), samt ei slags ferge (MF Fykan). Ei effektivisering av samferdselstilbudet i området betinger bygging av fergeleie på Tonneshalvøya, samt nytt og tidsmessig materiell til erstatning for MF Fykan. Lurøy kommune forutsetter at fergeleiet blir bygd innen rimelig tid, slik at Kvarøy, Hestmona og Sørnesøy kan gis et tidsmessig fergetilbud, med fergeleie på Tonneshalvøya som anløpspunkt på fastlandet.

3.8 Træna kommune

Træna kommune består av flere øyer der fire av dem er bebodd. Husøya er kommunesenteret, og har 370 bosatte. Selvær har 80-90 innbyggere, Sanna 5 bosatte, mens Sandøy har 2 fastboende. Rørskjærholmen (Holmen) har en del fritidsboliger.

Kommunen har en positiv befolkningsutvikling, og det finner sted arbeidsinnvandring fra Øst-Europa.

Træna er en svært fiskeriavhengig kommune. Modolv Sjøset fisk AS, som er del av Austevoll Seafood konsernet, er den største næringsaktøren i kommunen. Bedriften mottar pelagisk fisk (sild, lodde og hvitlask) og villfisk fra seks mottaksstasjoner lokalisert i regionen. Fisken videreføres på Træna for deretter å bli eksportert til markedet. Modolv Sjøset pelagisk AS planlegger ny drift fra høsten 2010. Da skal sildefilletten fraktes fra bedriften på Træna til Lyckesele i Sverige hvor den skal videreføres før videre eksport til det europeiske markedet.

Primærnæringen og kommunen sysselsetter majoriteten av arbeidstakerne på Træna.

Det satses også på turisme i Træna kommune. Trænafestivalen er et viktig arrangement og trekker til seg flere tusen tilreisende.

Træna kommunes krav til ferge er:

- God sjøbåt
- 40 personbilenheter (pbe)
- Minst to daglige anløp på Træna – større frekvens med signalanløp på Selvær
- Direkterute Træna – Stokkvågen
- Hvilerom for langtransportsjåfører
- Større fart enn dagens ferge – minst 16-17 knop

I tabellen nedenfor er ferge og hurtigbåttilbudet oppsummert.

Tabell V3.5 Dagens ferge- og hurtigbåttilbud i Træna kommune.

Ferge/hurtigbåt	Rute
M/S Helgeland	Selvær*-Træna*-Lovund- Sleneset- Nord-Solvær- Onøy- Nesna- Sandnessjøen (Trænaruten)
M/S Sanna	Træna*-Sanna*- Holmen*- Sandøy - Selvær*
M/F Haarek	Træna*- Lovund –Sleneset – Onøy –Indre Kvarøy -Stokkvågen

* Stoppesteder i Træna kommune

M/S Helgeland

Hurtigbåten ”Helgeland” er viktig for Træna, og i kommunen er man opptatt av å opprettholde og utbedre hurtigbåtkommunikasjonen til og fra Træna. Det påpekes at sammenhengende og koordinerende båttruter er et problem i dag, særlig for videre korrespondanse med Nordlandsekspressen fra Onøy. Nordlandsekspressen venter i opptil 5 minutt på Trænaruten på Onøy. Når et ledd ikke fungerer, får det en dominoeffekt videre i systemet, og alternative løsninger er sjeldne å finne.

”Helgeland” er for øvrig er gammel båt og det er behov for utskiftning. For Træna er det viktig at en ny båt har de samme sjøegenskapene, og er godkjent for 4 meters bølger. Rett høyde i ”tunnelen” er viktig. For de bosatte på Træna er det viktig å kunne stole på at båten går. ”Helgeland” var i høsten 2009 en periode ute av drift, og dette var en periode med dårlig regularitet ettersom erstatningsbåten kun var sertifisert for bølger opp til 2 ½ meter. ”Helgeland” er godkjent for 4 meter signifikant bølgehøyde. Reservebåt bør ha de samme sjøegenskapene.

Træna kommune ønsker å opprette en ytterligere rutetur fra Sandnessjøen til Træna på mandag med avgang kl. 11 og ankomst Træna kl. 13.35, tilsvarende som på onsdager og fredager. Det ville vært ideelt med ”midt på dagen” ruter alle ukedager. Videre ønsker kommunen turer fra fastlandet til Træna tidlig på morgenen slik at servicefolk og lignende kan gjøre en jobb på øya uten å overnatte.

Ellers er det utfordringer med transporten til og fra Træna på helligdager. Rutene er lagt opp til gamle tradisjoner, og det er for eksempel ikke mulig å reise før kl. 15.00 på søndager.

Kommunen påpeker at Nordlandsekspressen tar for lang tid fra Sandnessjøen til Bodø, og reisetiden har blitt lengre de siste årene. Skal en på møte i Bodø må en dra fra Træna kl. 06.30. Lengre reisetid skyldes at fylket har vært for ettergivende i forhold til anløp. Nordlandsekspressen har eksempelvis 5 anløp bare i Rødøy.

M/S Sanna

Samfunnsbåten Sanna stopper på alle bebodde øyer og på Holmen ved behov. Båten tar hånd om skoleskyss, pendling internt i kommunen og fungerer som ambulanserbåt. Ved ambulanseoppdrag kuttet all annen trafikk. Sanna er for øvrig ikke tilrettelagt for rullestolbrukere, og den tar heller ikke last til Sanna, Sandøy og Holmen.

Kommunen ønsker en kveldstur for Sanna i forbindelse med Trænarutens ankomst kl. 18.55. Per i dag er det ikke mulig å komme ut til øyene på kvelden, og en er nødt til å overnatte på Træna.

M/F Haarek

Kapasiteten på fergesambandet Stokkvågen-Træna er for dårlig, og det hender ofte at biler blir stående igjen. Særlig i skoleferien er kapasiteten en utfordring, og dersom det skal satses ytterligere på turisme må tilbudet forbedres. ”Haarek” har kapasitet til 3 vogntog og 3-4 personbiler. Dersom en på mandag og onsdag ikke kommer med på fergen som går kl. 06.45 må en vente ett døgn. Øvrige dager er det også en avgang kl. 15. Enkelte trailere kommer med morgen fergen som ankommer Træna kl. 11.30, lossere og laster, og drar igjen kl. 15. Dersom det ikke går, må de vente til neste dag.

Fiskeindustrien generer per i dag betydelig godstransport. Det transporters inn flere trailerlaste i uken med innsatsfaktorer som esker, glass, emballasje, syre, og diesel. Fiskeflåten er svært avhengig å få inn diesel. Etableringen Sjøsets anlegg i Sverige vil skape ytterligere tungtransport, og det anslås at det vil gå ut tre trailerlaste med sildefillet per dag fra Træna.

Med dagens fergemateriell er det vanskelig for bedriften Modolv Sjøset AS å ekspandere. Samtidig bidrar økt bilhold på Træna til å legge press på fergekapasiteten til og fra Træna. Begrenset kapasitet skaper irritasjon hos de

fastboende og utgjør en ”snubletråd” for næringslivet. Dersom næringslivet skal være konkurransedyktig og videreutvikles, må også transporttilbudet følge med.

”Haarek” ble satt i drift for 16 år siden. Da ble det levert 4.500 tonn fisk årlig på land. I dag blir det levert over 83.000 tonn årlig, og dette skal dekkes opp med det samme redskapet. En prøver å få makismalt ut av forholdene på Træna, men fergene utgjør en flaskehals. Det er ikke på grunn av bekvemmelighet en ønsker nytt fergemateriell, men på grunn av nødvendighet pga kapasiteten på ferga er for liten.

Træna kommuner ønsker større og hurtigere ferger med bedre frekvens.

I 2009 ble det produsert nærmere 84 000 tonn fisk på Træna. En del av fisken sendes ut med ferge. Det transporteres flere trailerlass i uka med innsatsfaktorer som ekser, emballasje, plast, syre, paller og diesel. I fremtiden vil mer fisk sendes på veien på trailer. Innbyggere og næringslivet i Træna er helt avhengig av og og tilrettelagt båttransport.

M/F Lurøy

En hurtiggående catamaran med plass til både gods og passasjerer er en løsning som er mer i takt med tiden. Dette er båter som finnes i markedet, og det ville gjort transport til og fra Træna mer hensiktsmessig. Materiell med kapasitet på 40 pbe, med to daglige frekvenser, henholdsvis morgen og ettermiddag, med fart på 16-18 knopp er et tilbud som hadde passet bra for Træna. M/F Lurøy går for tregt.

Når ”Hårek” går til øyene i Lurøy på mandag og onsdag kl 12.00, går M/F Lurøy helt tom fra Stokkvågen 1 time 20 min etter. Det var planlagt at Træna skulle få M/F Haarek tilbake når M/F Lurøy ble satt inn i trafikk, men dette har ikke skjedd. Stokkvågen-Træna og Stokkvågen-Lurøy er i utgangspunktet to fergesamband.

Infrastruktur havner /farleder

Havneinfrastrukturen i kommunen er også en utfordring. Fergeleie på Selvær er lite, og dersom det skjer noe med Haarek kommer det ikke inn ferge der. Alternativet er å hoppe over Selvær eller kjøre med eget materiell mellom Træna og Selvær. Utbedring av fergeleiet på Selvær har stått som et prosjekt uten bevilgning i mange år, men nå er det bevilget penger til utbedring.

Dagens havneinfrastruktur og farled er en utfordring for Træna. På grunn av et skjær midt i farleden er det kronglete å legge til i den værutsatte havnen. Fjerning av skjæret vil gjøre det lettere for fergen, hurtigbåten kan gå rett på, og det vil være lettere for fryseskiper uten baugpropeller å legge til. Siden 2000 har det vært 17 ulykker og ”nesten ulykker” i havnen. Pukken som sprenges bort, kan benyttes til å bygge ut havnekapasiteten. Skal en kunne ta i mot fisk i fremtiden må også havneanlegget blir større. Produksjonsvolumene på fiskeanleggene blir større og båtene blir større.

Fjordlast

Fjordlast frakter fisk fra Myken (dette er en øy langt til havs som hører til Rødøy kommune.), Nordnesøya og andre øyer i regionen til fiskemottaket på Træna. Det er viktig for Træna kommune at Fjordlast går som i dag og at rutetidene overholdes.

Træna kommune vil ellers uttale følgende om sjøverts transport:

1. Ferge

Dagens ferge bruker 2 t 15 min på overfarten fra Træna til Stokkvågen. Dette er altfor lang reisetid og bør kuttes med minst 30 min. Dagens frekvens er slik at dersom en bil ikke kommer med ferga, må den vente i nesten ett døgn på neste fergeavgang. Dette forsinker transporten unødvendig og er i tillegg en svært fordyrende faktor. Dette er ikke godt nok i 2010. Det er svært viktig at Træna betjenes av direkteferge mellom Træna og fastlandet. God løsning på fergerute og fartøy er svært viktig for vårt lokalsamfunn ettersom Træna er helt avhengig av båt/ fergetransport. Modolv Sjøset Pelagisk AS planlegger sildemarineringsfabrikk i Västerbotten i Sverige. Modolv Sjøset Pelagisk AS og Modolv Sjøset Fisk AS planlegger utbygginger av sine bedrifter med større innfrysingskapasitet, større fryselager, klippfisktørkeri mv. Træna Rorbuferie AS legger nå til rette for flere turister gjennom utvidelse av sine tilbud. I lengre tid har det vært arbeidet med planer for et hotell på Træna. Nord-Norsk vindkraft AS starter byggingen av to vindmøller på Selvær sommeren 2010. Dersom Trænas næringsliv skal få utvikle seg videre, er det helt avgjørende at fergerute og fartøy er godt tilrettelagt for å møte fremtidens utfordringer og utvikling. Træna kommune krever derfor større og moderne ferge som går raskere enn dagens ferge. Ferga må ha gode sjøegenskaper og må anløpe Træna minst 2 ganger pr dag. Raskeste seiling til fastlandet er til Stokkvågen, som også i fremtiden skal være vårt tilknytningspunkt mot fastlandet.

2. Hurtigbåt

Ny hurtigbåt må være en god sjøbåt sertifisert for minst 4 m signifikant bølgehøyde. Med god sjøbåt menes at båten har tilstrekkelig tyngde, god fribordhøyde, at båten er minst like lang – gjerne litt lenger – enn dagens MS Helgeland, at høyden i tunnelen er god nok til at båten kan sertifiseres for å kunne trafikere i minst 4 m signifikant bølgehøyde og at den kan trafikere det åpne havstykket Trænafjorden. Båten må ha minst 230 passasjerplasser, en viss lasteromskapasitet og gå med en marsjfart på minst 32 knop. Trænaruta må opprettholdes som den er i dag dog med formiddagsrute mandag, tirsdag og torsdag tilsvarende som onsdag og fredag i dag. Knutepunkt mot NEX1 skal være på Stokkvågen, i alle fall på kveldstid. Dermed kan man også nyttiggjøre seg seinere flyankomster over Mo i Rana og nå ut til Træna samme dag. Det er påkrevd at et godt tilrettelagt reservefartøy med samme kravspesifikasjoner med hensyn til sertifisering kan settes inn når hovedbåten er ute av tjeneste.

3. NEX1

Dagens rute mellom Sandnessjøen og Bodø er altfor langsom. Det er et berettiget krav at man skal ankomme Bodø seinest kl 10.30. I dag bruker man hhv 5,5 t og 6 t fra Træna (Husøy) og Selvær på reise en vei til fylkeshovedstaden Bodø. Det betyr maksimalt 3,5 effektive timer i Bodø før man skal tilbake samme vei, totalt 11, henholdsvis 12 timer i reisetid. Nedkorting av seilingstid for NEX1 kan kun oppnås gjennom færre anløp og større fart. Som eier av ruta bør Nordland fylkeskommune gi klare føringer for hvor mange anløp det skal være i hver kommune langs kysten. Til/ fra (alle) andre steder i de ulike kommunene brukes det materute inn mot NEX1.

4. Sammenheng i kommunikasjonene

Det er svært viktig at det er god sammenheng i kommunikasjonsmidlene hurtigbåt/ ferge – buss – fly – tog. Dette for å minske tap av arbeids- og fritid på tjenestereiser. Det er derfor et krav at man skal kunne reise fra Træna til Oslo om morgen med retur samme dag. Dette er ikke mulig slik forholdet er i dag.

5. Turisme

Hovedsatsningsområdet innen turisme er Helgeland, jfr. gjeldene fylkeskommunal plan. Med bakgrunn i dette er det mange som har tatt utfordringen og har startet ulike reiselivsbedrifter. Det er svært viktig at Nfk følger opp sine egne planer på disse områdene og er villig til å legge forholdene vel til rette for at reiselivsbedriftene skal kunne lykkes i sin satsning. Båtene som skal settes inn i ruta må være moderne, være gode sjøbåter og ha fremtiden foran seg. Helgelandskysten er "verdens vakreste kyst" og en båtreise i seg selv er en flott opplevelse dersom rammebetingelsene, båtene, er gode

nok. Av hensyn til både turister og fastboende forutsettes det at der er betjent kiosk/ kafé på ferge og hurtigbåt.

6. Funksjonshemmede

Det er et krav at alle båter som skal trafikkere som rutegående fartøy skal være skikkelig tilrettelagt for rullestolbrukere/ funksjonshemmede. Båtene må være utstyrt med heis, dørvillier må fjernes og dørene skal være brede nok til at rullestolbrukere kan nyttiggjøre seg av reisetilbudet uten å måtte ha hjelp, verken inne på båten eller for å komme seg av og på båten.

7. Lokal rute

Lokalruta i Træna er svært viktig ettersom den har rollen som både persontransportformidler av pendlere, skoleelever, turister og andre samt at den er ambulansebåt. Dette gjør det ekstra utfordrende å utvikle et fartøy som kan tilfredsstille alle disse formålene. Ettersom lokalruta også trafikkerer øyer i Træna uten anløp av ferge, må lokalruta også kunne ta med seg begrenset last som materialer, hvitevarer osv. Båten må derfor ha heisekran og et tilrettelagt lasterom/område for å plassere lasta. Det må være en godt tilrettelagt reservebåt tilgjengelig som kan trafikkere i ruta når lokalbåten er på ambulanseoppdrag.

8. Helikopterrute

Som et godt supplement til sjøverts transport må man legge til rette for helikopterrute mellom Bodø – Træna – Lovund – Bodø. Særlig representanter for næringslivet og offentlig ansatte har behov for å komme seg på en rask åte fra/ til Træna – Bodø. Det brukes i dag svært mye tid på båtreise til fylkeshovedstaden. Dersom man regner medgått og uproduktiv reisetid/arbeidstid blir reisene til og fra Bodø svært dyre. I tillegg skal nevnes at det er vanskelig å rekruttere og beholde kvalifisert arbeidskraft både i det private næringsliv og offentlig sektor. Lange reiseavstander og lang reisetid er ikke med på å forenkle denne problemstillingen. Svært mange ansatte er lite villig til å benytte en stor del av sin fritid på en hurtigbåt som bruker svært lang tid til/ fra Bodø. En helikopterrute vil i så måte være et meget godt supplement/ alternativ for mange reisende.

9. Kystgodsruta

Kystgodsruta frakter fisk fra kjøpestasjonene på Nord-Helgeland til Træna. Ruta går to ganger pr uke og er særdeles viktig for opprettholdelse av kjøpestasjonene. Med kystgodsruta gikk fraktprisene så pass ned at det er lønnsomt i å opprettholde kjøpe-/ mottaksstasjonene. Av hensyn til mottaksstasjonene er man helt avhengig av at kystgodsruta går som i dag men det er sterkt nødvendig at det legges inn en rutetur til Træna via mottaksstasjonene også på mandager i perioden november – juni. Kystgodsruta bør ha Sandnessjøen som sitt sørlige endepunkt.

10. Redningsutstyr

Alle båter som trafikkerer på Træna beveger seg i et ureint havområde. Mange eksempler viser at det skal lite til før ulykker inntreffer. Det er derfor påkrevet at alle fartøy som driver med personbefordringen bør pålegges ekstra sikkerhetsutstyr som persondrakter i tillegg til dagens sikkerhetsutstyr.

3.9 Møte med Rødøy kommune 4. feb. 2010

Rødøy er en kommune med 1.300 innbyggere som bor spredt på 5 fastlandskretser og 6 øyer som er egne grunnkretser. Størsteparten av befolkningen bor nord i kommunen, om lag 60 prosent, i områdene rundt Tjonsfjorden; Vågaholmen, Kila, Tjong, og Jektvik. Beboede øyer er Gjerøy, Rang Sundøy, Sundøy, Storseløy, Nesøya, og Myken. Kommuneadministrasjonen holder til på Vågaholmen.

Næringsliv

Hovednæringene i kommunen er fiskeri, havbruk og jordbruk. Fiskeaktiviteten i kommunen er synkende, og volmet mottatt fisk er betydelig redusert de siste årene, fra 3 millioner tonn i 1980 til rundt 700 000 tonn for et par år siden. Bedriften Sjøset har mottaksstasjoner²⁴ på Myken og Nesøy. Fisken blir transportert videre med godsåten Fjordlast til Træna.

En annen aktør har anlegg på Rødøya, hvor fisken blir bearbeidet til saltfisk og tørrfisk og sendt videre med egne båter og dessuten med Fjordlast og også Nordlandsekspressen. Det er også noe fisk som blir eksportert fersk. Det er lite fisk som går på bil. Krabbe fra et anlegg på Nesøya går med båt til Tonnes hvor den blir lastet om til bil. På Rødøy er det kun oppdrettsanlegg og ingen slakteri for oppdrettsfisk. Fisken hentes med brønnbåt og blir transport videre til andre steder i distriktet.

Strukturendringene i fiskerinæringen har resultert i en negativ befolkningsutvikling i Rødøy kommune.

Butikken på Vågaholmen er den største private arbeidsgiveren i kommunen, med mellom 30 og 40 arbeidstakere. I tillegg er det et kraftverk, og mekanisk verksted på Rødøy. Det satses på turisme i kommunen. Særlig er Klokkargården på Rødøy en viktig turistdestinasjon i kommunen.

Sjøvertstransport i Rødøy kommune

Under er det vist en tabell som viser hvilke ruter som anløper i Rødøy kommune.

Tabell V3.5: Dagens ferge- og hurtigbåttilbud i Rødøy kommune.

Ferge/Hurtigbåt	Rute
Skoleskyss Storseløy	Storseløy-Selsøyvik
MF Rødøy (ferge)	Jektvik-Sørfjorden-Kilboghavn
MS Rødøyløven (hurtigbåt)	Myken-Nordnesøy-Storseløy-Sundøy-Rødøy-Gjerøy-Selsøyvik Gjersvikgrenda-Tonnes-Selsøyvik-Gjerøy-Rødøy-Nordvæernes-Vågaholmen
MF Fykan (ferge)	Nordnesøy-Storseløy-Selsøyvik-Gjerøy-Rødøy-Jektvik
Nordlandsekspressen	Sandnessjøen-Selsøyvik*-Gjerøy*-Rødøy*-Nordvæernes*-Vågaholmen*-Bodø

* Stoppsteder i Rødøy kommune

I følge kommunen er det ferge- og hurtigbåttilbudet en har i dag forsøkt tilpasset det behovet beboere og næringsliv har, men det er alltid rom for forbedringer. Generelt har det vært for dårlig beredskap med reserveferger ved skade eller havari på samtlige fergesamband i Rødøy.

²⁴ En mottaksstasjon er til forskjell fra et fiskemottak et mottak der det ikke foretas bearbeiding av fisken som mottas.

Skoleskyss

Storseløy skolekrets er overført til Selsøyvik, og skoleskyssen blir gjennomført med innleid skyssbåt og fergeruter. Sørfjorden skolekrets er overført til Jektvik, og transporten finner sted på fergesambandet Jektvik - Kilboghavn. Begge ordningene fungerer bra og ønskes videreført.

På bakgrunn av barn som er kommet i barneskolealder vil det opprettes skoleskyss fra Telnes til Jektvik. Det skyldes ikke rasjonalisering av skoledriften, men en videreføring av et tidligere tilbud. Fra skoleåret 2010/2011 vil det være behov for daglig skyss tre ganger per uke, mens det den fjerde dagen vil være mulig å benytte eksisterende rute.

Behov for pendlerrute

Ved sykehjemmet på Rødøy er det mangel på sykepleiere, mens det ved alderstunet i Kila på fastlandet ikke er noe problem å få tak i arbeidskraft. En ønsker derfor å få etablert en båtrute som gjør det mulig å pendle til Rødøy fra fastlandet, i dag er man nødt til å overnatte. Kommunen ser det som et alternativ å forlenge skoleskyssruten som vil gå fra Jektvik til Telnes, til Rødøy. I dag løser en bemanningsproblemet ved å leie inn svenske og finske sykepleiere.

MF Rødøy

Fergesambandet Jektvik - Kilboghavn må minimum ha den frekvens sambandet har i dag. På grunn av økende turistaktivitet er det behov for suppleringsferger i sommermånedene for å få unna trafikken. Sommermarkedet kan ikke sammenlignes med trafikken ellers i året. I sommermånedene går det ferge fra Kilboghavn kl 12, og man ønsker at dette videreføres også utenfor turistsesongen. Det blir for lenge å vente fra kl. 10.30 til 15.30

Lurøy kommune ønsker å etablere fergeleie på Tonnes for å betjene Kvarøya med fergen som i dag brukes i Rødøybassenget. Dette vil gi lengre seilingstid for fergen i Rødøybassenget og er ikke ønskelig sett fra Rødøy kommune. Rødøy ønsker heller å legge fergeleiet til Gjersvik, som også kan benyttes i stedet for Kilboghavn. Dette forsetter imidlertid at vegen fra Kilboghavn til Gjersvik utbedres. Fergeleiet i Gjersvik vil gi betydelig besparelser i reisetiden på sambandet Jektvik - Kilboghavn, og man kan benyttes fergekapasiteten og hurtigbåtmateriell mer effektivt; eksempelvis på strekningen Gjersvik-Kvarøy. Det vises til at fylkeskommunen er avventende inntil kommunene er kommet til enighet.

MF Fykan

Fergen som i dag benyttes i Rødøybassenget karakteriseres av kommunene som langt i fra tilfredsstillende. Deler av sambandet går over åpne fjorder i værharde områder. Materiellet som er en lekteren og som benyttes i dag har en åpen løsning, hvor sjøsprøyten står inn over bilene. Lekteren er sertifisert for kategori 4, men bilene ser ikke ut etterpå. Om vinteren fryser det is på bilene, og dette ødelegger bilene. Fergen er saktegående, og det tar mange timer å komme seg rundt. Dagens løsning har dårlig regularitet, i tillegg til at det mangelfull informasjon om uregelmessigheter. Fergesambandet i Rødøybassenget er et av Norges lengste samband, og kommunen ser avløsning med lukkede og mer hurtiggående ferger som en nødvendighet. Det er også krav om senere avgang fra Jektvik på lørdag enn dagens avgang som er kl. 10.00.

MS Rødøyløven

MS Rødøyløven transporterer post, stykkgoods, fisk i tillegg til å fungere som pendlerrute. MS Rødøyløven karakteriseres som selve "krumtappen" i kommunen. Hurtigbåten er blant annet spesialbygget til å frakte fisk fra mottaket på Myken, og den har tilstrekkelig med kapasitet slik at det er mulig for Sjøseth å utvide dersom det skulle være ønskelig. MS Rødøyløven starter fra Myken tidlig om morgenen (ved 5 tiden). I tillegg til at kommunene ønsker å opprettholde dagens rutetilbud, ønsker de også å utvide med korresponderende ruter med Nordlandsekspressen på lørdager. MS Rødøyløven ligger uansett stille på det aktuelle tidspunktet. Kommunen ser for seg at MS Rødøyløven går til de ytre øyene eller at fergen tar en ekstra ettermiddags tur slik at de bosatte på de ytre øyene har anledning til å komme seg hjem etter bytur eller reise.

Det er nok en del dobbelkjøring på øyene i Lurøy og Rødøy, men kommunen tør ikke gamble med lastekapasiteten ut til Myken ved å sette inn annet fergemateriell.

Forslag om besparelser

Dersom det blir aktuelt å erstatte dagens fergemateriell med lukkede og hurtiggående materiell, kan det være en løsning å ta MS Rødøyløven ut av trafikk.

NEX1

Rødøy kommune ønsker å bevare NEX1s anløpsstruktur slik den er i dag. Fra fylkeskommunen er det fremmet ønsker om at en ønsker å ta bort anløpene på Selsøyvik, Gjerøy, og Nordværnes, men fra kommunens side anses dette som lite ønskelig. Dette vil resultere i at de reisende eksempelvis må ta båt sørover igjen etter anløp i Vågaholmen i nordgående retning. Det har vært stor diskusjon rundt NEX og mange protester fra kommunene. Dersom anløpene blir kuttet, må det til oppsamling i Vågaholmen. Da er det et ufravikelig krav om returrute, som gjør det mulig å reise frem og tilbake fra samme sted. I sammenheng med materute ser en på mulighetene med MS Rødøyløven.

Rødøy kommune påpeker at fylkeskommunen må være konsekvent med NEX1. Den kan ikke fungere som ekspressbåt ett sted, pendlerruter ett annet sted, og samfunnsbåt et annet sted der igjen.

Fjordlast

Næringslivet på øyene i Rødøy kommune synes å nyte godt av godsåten Fjordlast. Godsåten er viktig for fiskemottakene i kommunen, og da særlig på Myken. Båten er også viktig for butikken i Vågaholmen som blant annet selger byggmateriell, og Rødøy mekaniske verksted som har behov for ulike større deler som er for store for NEX1. Fjordlast er gammel og slitt, men den fungerer bra, og har en viktig samfunnsfunksjon.

Rødøy ønsker å opprettholde ruten Fjordlast har i dag. Føringsordningen for fisk som Fjordlast utfører mellom Nordnesøy, Myken og Træna anser kommunen som spesielt viktig for å opprettholde fiskeriaktiviteten i Rødøy kommune.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy formannskap på møte onsdag 21.04.10 på møterommet, Vågaholmen

Av 5 medlemmer var 5 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Sak 053/2010: PROBLEMSTILLINGER OG LØSNINGSFORSLAG FOR SJØVERTS TRANSPORTER PÅ HELGELAND

Jfr. saksutredning 09210

Rådmannens innstilling:

Rødøy kommune har gjennomgått rapport fra Transportøkonomisk institutt vedrørende problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport på Helgeland og vil knytte følgende bemerkninger til rapporten:

Rødøy kommune har registrert at det er ønske om å oppnå en tidsbesparelse på NEX (nordgående) på strekningen Sandnessjøen - Bodø tilsvarende 40 min. Tidsbesparelsen er i sin helhet foreslått ved å sløyfe anløp i Rødøy og 1 anløp i Lurøy. Rødøy kommune har fem anløp. Dette er ikke tilfeldig, men er relatert til kommunens geografiske forhold og bosetting. Rødøy kommune kan ikke akseptere at NEX reduserer sin seilingstid på strekningen Sandnessjøen - Bodø hovedsakelig på bekostning av reduksjon i anløp gjennom Rødøy kommune. Det er derfor vanskelig å se for seg de store endringene i NEX ruta gjennom Rødøy. Det er heller ikke foretatt konkrete løsningsalternativer i rapporten som inkluderer endringer, alternative ruter, materruter mv.

Øyferga "Fykan" i Rødøy bassenget må snarlig skiftes ut med nytt fergemateriell med større krav til fart og komfort for passasjerer. Fergen må være overbygd og kvalitetssikret for området. Dette er for Rødøy kommune et prioritert tiltak. Tidsbesparelser må føre til økt produksjon.

Skoleskysruta som er opprettet i Rødøy kommune må kunne utnyttes til mere og bedre ruteproduksjon i Rødøy bassenget.

Hurtigbåtrute i Rødøy bassenget holder "kommunen" sammen. Den er avgjørende betydning for ruteproduksjon innad i kommunen, pendeltrafikk, føring av fisk mv. Rapporten berører samarbeidet mellom Rødøy og Lurøy kommuner der dette er naturlig. Rødøy kommune stiller seg positiv til en bedre utnyttelsesgrad av hurtigbåttjenesten i kommunene.

Godsruta "Fjordlast" er viktig for næringslivet i kommunen. Transporten av bl.a. fisk fra fiskebruk og mottaksstasjoner er av den største betydning.

Formannskapet presiserer i tillegg: Videreføring av FV 17 med krysning av Holandsfjorden er av største viktighet for kommunen.

Enstemmig.

Rett utskrift

Rødøy kommune, rådmannskontoret den 21.04.10



3.10 Sømna kommune

Vi har på epost mottatt et brev om fergeproblematikken på Sør-Helgeland fra Sømna kommune 3.3.2010. Dette er derfor tatt med som vedlegg i rapporten.

	SØMNA KOMMUNE Ordføreren Tlf 75015011 mobil 90841015 TELEFAKS 75 01 50 01	Arkiv nr.:	Journal nr.:	Dato: 02.03.10
---	---	------------	--------------	-------------------

Transportøkonomisk institutt
v/forsker Viggo Jean-Hansen
Gaustadalleen 21

No 0349 Oslo

Ad. Fergeproblematikken på Sør-Helgeland – Innspill

Sømna kommune og Sømna næringsforening har hatt fellesmøte med næringslivet i kommunen. Transportnæringen er en stor aktør innenfor lokalt næringsliv med betydelig oppdragsmengde for meierivirksomhet, slakterivirksomhet og godstransport knyttet til hovednæringen landbruk i regionen. I reiselivssammenheng utgjør RV 17 gjennom regionen en meget viktig faktor.

I fellesmøtet med næringslivet stod også fergeproblematikken på dagsorden. Næringslivet uttrykker stor bekymring til innskrenkninger i rutetilbudet og støtter uttalelsen fra Sør-Helgeland Regionråd som påpeker viktigheten av et mest mulig åpent samband for å møte trafikkøkningen en ser i regionen. I tillegg uttrykker næringslivet viktigheten av større og bedre fergemateriell.

Vi ber derfor om at disse innspill også blir tatt med i vurdering av fergeproblematikken på Sør-Helgeland.

Med vennlig hilsen


Edmund Dähle
Ordfører


Hans Ivar Slåtøy
Sømna Næringsforening – leder

Figur V3.2 Brev fra Sømna kommune om fergene på Sør-Helgeland.

3.11 Brev fra Sømna og Brønnøy

På møte i Bodø 12. april 2010 ble det anmodet om å innhente synspunkter fra de 4 kommunene (Bindal, Sømna, Brønnøy og Alstahaug) som ikke hadde intervjuet i forkant av møtet. Det er mottatt et brev der det er gitt en felles uttalelse om sjøverts transport fra Brønnøy og Sømna kommune som er gjengitt nedenfor.



Sømna kommune
Ordfører



Brønnøy kommune
Ordfører

Transportøkonomisk institutt
w/ forsker Viggo Jean-Hansen

Gaustadalleen 21
0349 OSLO

Deres ref: Vår ref: Saksbeh: Arkivkode: Dato:
10/00291-1 10/00291-1 Edmund Dahle, 75015011 P 19.04.2010

Fergeproblematikken på Sør-Helgeland – innspill

Jeg har sammen med ordfører i Brønnøy Kjell Trælnes drøftet rapporten vedr. "Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport på Helgeland" og ber om at det videre arbeid blir justert i forhold til nedenstående:

1. For Sømna og Brønnøy kommuner er det svært viktig at de punkter Sør-Helgeland regionråd påpeker i sitt møte 6. og 7. april d.å., jfr. regionrådssak 21/10, blir gjort grundig gjennomgang på.
2. Kartgrunnlaget som skal belyse de ulike fergestrekninger er ikke tilstrekkelig. Fergesambandet Vennesund-Holm framgår ikke i kartmaterialet. Dette må det korrigeres for, se vedlagte kartutsnitt.
3. Det må legges til rette for flere turer/utvidet åpningstid for fergesambandet Vennesund-Holm da det største trafikkgrunnlaget på Helgeland finnes her. Økningen i trafikkgrunnlaget på denne strekning er på landsbasis betydelig/størst.
4. Sømna og Brønnøy kommune ønsker beredskap på strekningen Vennesund-Holm fra siste tur kveld til første tur morgen. Dette har spesielt betydning for veterinærtjenesten i Sømna og Bindal som er avhengig av dette sambandet for utøvelsen av sin tjeneste også i Bindal.
5. Forbedringer på punktene ovenfor vil også bidra til å styrke en felles Bo Arbeids- og Serviceregion.

Med vennlig hilsen

Edmund Dahle
Ordfører

Med vennlig hilsen

Kjell Trælnes
Ordfører

Postadresse:
8920 Sømna

Telefon: 75 015 000
Telefax: 75 015 001

Bankgiro: 4536 05 00601
Postgiro: 0807 5961503
Org.nr: 00944 810 277

Sør-Helgeland Regionråd har behandlet saken om framtidige båtruter på Helgeland som det gjøres referanse til i brevet fra Brønnøy og Sømna kommune (se punkt 1 i brevet).

Følgende vedtak ble foretatt på regionrådsmøtet 6. og 7. april 2010:

Sør-Helgeland har drøftet rapporten "Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport på Helgeland" og uttaler: Skal det foreligge en utredning må alle båt og ferjeruter på Sør-Helgeland vurderes. Det vises til tidligere vedtak/innspill fra Sør-Helgeland regionråd. Sør-Helgeland Regionråd ønsker en fremtidsrettet løsning når det gjelder båt og ferjeruter på Sør-Helgeland. Dette må ivareta de mulighetene regionen står overfor når det gjelder satsningen innen reiseliv – Olje/gass utenfor Helgelandskysten og kortest mulig transport til vårt lokalsykehus som ligger i Sandnessjøen.

Sandnessjøen vil fremover få stor aktivitet på sin base, det samme gjør Brønnøysund. I denne sammenhengen er det viktig at en legger til rette for kortest mulig reisetid mellom regionsentrene Sandnessjøen og Brønnøysund. Det må legges best mulig til rette for arbeidspendling til sentraene slik at regionen får

utnyttet de mulighetene som ligger i de arbeidsplassene som blir etablert i forbindelse med olje/gass og reiseliv satsningen.

Sør-Helgeland Regionråd krever følgende ferjepakke i prioritert rekkefølge for Sør-Helgeland:

1. Ferjeleie på Forvik flyttes til Vistnesodden. Fylkesvei fra Forvik til Vistnesodden rustes opp.
2. Bru mellom Hamnøy – Vevelstad
3. Tunnel mellom Horn – Vevelstad
4. Ferjeleiene på Horn, Andalsvågen, Forvik og Vågsodden legges ned.
5. Nytt ferjeleie på Hamnøy
6. Trekant rute mellom Hamnøy – Vega – Tjøtta betjenes med to stk. nye gassferjer.
7. Økt kapasitet og åpningstid på ferjesambandet Vennesund – Holm.
8. Dagens hurtigbåter opprettholdes.

Men en slik løsning vil Sør-Helgeland bli knyttet sammen til en Bo- Arbeids og Service region.

Enstemmig vedtak.

3.12 Bindal kommune

Intervju med fungerende ordfører Tor Arne Aune i Bindal kommune 19.04.2010.

Ferge

Vennesund – Holm er den eneste fergen som anløper kommunen (Holm). Kapasiteten er for liten på fergen. Hengedekket må benyttes ofte og da blir det forsinkelser med fergen. Ved sterk vind må en benytte alternativt fergeleiet på Røytvoll som ligger langt fra Holm. Innseilingen til Holm er værutsatt.

Men først og fremst er det kapasitetsproblem på Vennesund – Holm. Strekningen har en overfartstid på 20 minutter (30 minutter mellom avgangene i tidtabellen). På grunn av mye tungtrafikk blir kapasiteten for liten.

Ved pendling er forbindelsen for dårlig. Det er ønske om tidligere og senere avganger fra Holm slik at en kan nå forbindelsen Forvik – Tjøtta og ankomme Sandnessjøen tidligere på dagen. Dette gjelder også forbindelsen nordover til Brønnøysund. (Avstander i mil fra Terråk: Kolvereid (7), Brønnøysund (10), Namsos (12).

Ytre del av Bindal er mest knyttet til Brønnøysund, mens Terråk og indre del av kommunen benytter Kolvereid og Namsos som senter for varer og tjenester en ikke finner utvalg av lokalt.

For transporter benytter ytre del av Bindal kommune i det vesentlige Tosenveien i Grane kommune og så derfra nordover til Mosjøen. Mens indre del av kommunen benytter i vesentlig grad veien til Grong og så E6 derfra nordover.

Hurtigbåt

Bindal har en hurtigbåt som også tar 1-2 personbiler og noe gods. Båten anløper bare havner og kaier internt i Bindal kommune. Hurtigbåten går fra Harangfjorden (Gaupen) – Skotnes – Bindal (Kalvik) – Terråk – Økningsøy. Denne hurtigbåten (av typen vannjet) har hatt mange kanselleringer, men dette er blitt bedre nå i det siste. Hurtigbåten betjener skolebarn og dessuten betjener den jordbrukere i Harangfjorden og Skotnes. Ved kanselleringer har ambulanserbåten steppet inn ved behov. (Ambulanserbåten skal bare transportere dyrlege, lege og syke transporter.)

Hurtigbåten er stasjonert på Skotnes.

Gods

Frakt av levende dyr til slakteriet er de viktigste transportene som går med ferga Holm – Vennesund. Bøndene i Bindal bruker Bjerka Nortura ved Korgen. Det private slakteriet på Brønnøysund brukes ikke pga det ikke er et samvirkeslakteri. Kravet om at dyra ikke skal transporteres mer enn 8 timer går akkurat til Bjerka Nortura. (Nortura Namsos kunne også vært benyttet, men bønder i Bindal skal levere til Bjerka i Nordland. Nortura i Namsos skal nå legges ned. Da er det alternative slakteriet til Bjerka Nortura Malvik nord for Trondheim.

Drivstoff og fyringsolje kommer med bil til Bindal fra Brønnøysund. Dette er transporter til bensinstasjoner, fyringsolje til kommunen, skolen og landbrukere i kommunen. Melk går sørover til meieriet i Verdal kommune. Det er daglige transporter av melk fra jordbrukerne i Bindal til Verdal.

Trenor dørfabrikk (60 ansatte) frakter varer som skal nordover med båt (NorCargo) til Brønnøysund, mens varer sørøver går med bil.

Infrastruktur

Fergeleiet på Holm (i Bindal kommune) er vedtatt utbedret. Statens vegvesen står for dette arbeidet både finansielt og innleiing av entreprenør for å utføre arbeidet. Fergeleiet vil da bli vesentlig oppgradert for både passasjerer og godsbiler.

3.13 Alstahaug kommune

På møte i Bodø 12. april 2010 ble det anmodet om å innhente synspunkter fra de 4 kommunene (Bindal, Sømna, Brønnøy og Alstahaug) som ikke hadde intervjuet i forkant av møtet. Det er mottatt en epost der Alstahaug har gitt en uttalelse om sjøverts transport som angår Alstahaug kommune. Dette er gjengitt i nedenfor.

Kortsiktige endringer/tilpasninger

Ferger

- Kapasiteten på fergerutene mellom Tjøtta, Mindland og Tro er for dårlig. Daglig står det igjen biler på Mindland og Tro. Dette gjelder ikke bare en avgang, men flere i løpet av dagen. På dette sambandet blir det satt inn en suppleringsferge fra mai måned. Alstahaug ønsker 2 ferger i Tjøtta - Forvik sambandet, ikke bare om sommeren, men hele året. Om vinteren kan ferge nr. 2 ferge ha samme størrelse som ferge nr 1 (30 pbe), slik at den kan betjene alle mellomstedene. Dagens sommerløsning med en stor ferge i tillegg til den ordinære er grei, men øker ikke frekvensen for avganger til og fra mellomstedene. Fergen er for stor til å anløpe mellomstedene. Den gir altså ikke mulighet for pendling i begge retninger om morgenen!

Alstahaug kommune ber om ruteproduksjonen settes opp slik at den er i takt med befolkningens transportbehov, blant annet ved at produksjonen økes i de travleste tidene på døgnet, morgen og ettermiddag. Her skaper skole- og arbeidsplass en økt belastning på rutenettet.

Alstahaug kommune mener at en annen strukturering av sambandet, blant annet med en kombinasjon mellom en direkterute Tjøtta – Forvik og en rute som betjener mellomstedene, vil gi en mer effektiv bruk av de midlene som i dag brukes på ruteproduksjon i dette sambandet.

- Det er ønskelig at fergen, med avgang 20:15 (hverdager) fra Søvik til Flostad, får behovsanløp av Austbø. Til denne avgangen er det bussforbindelse fra Sandnessjøen, og behovsanløpet vil gi befolkningen på Austbø anledning til å delta på kulturarrangement, kino, fotball annen idrett i kommunesenteret.

Båtruter

Ingen konkrete innspill fra Alstahaug kommune.

NEX1

NEX1 er en viktig kommunikasjonsåre mellom Alstahaug (Sandnessjøen) og Bodø, noe som også passasjerstatistikken viser. Et forslag om å snu NEX1 på Nesna, eller bruke buss fra Sandnessjøen til Levang for å starte ruten der, er ikke akseptabelt for Alstahaug kommune.

Forslaget om lørdagsstengning av NEX1 er heller ikke noe Alstahaug kommune vil applaudere. Lørdag er en viktig reisedag, og det å ha båtforbindelse med Bodø alle dager i uken, er et tilbud som er viktig å bevare.

Alstahaug kommune finner måten diskusjonen i rapporten er reist på som lite tilfredsstillende. Det blir ikke rett utgangspunkt at et innspill under et intervju, skal kunne medføre en slik eksponering i rapporten.

Alstahaug kommune ber om at de legges frem statistikk som viser reisemål for passasjerer fra Sandnessjøen og Bjørn. Vår oppfatning av reisemønsteret er at NEX1 er en viktig transportåre for skoleelever og sykehuspasienter mellom vårt område og Bodø. Kompliseres reiseruten, så vil det ikke være usannsynlig at de, som i dag velger Bodø for videregående utdanning og sykehus – isteden vil orientere seg mot Trøndelag.

Alstahaug kommune ber Nordland fylkeskommune om å strukturere NEX1 som en ekspressrute, med Sandnessjøen som startsted i sør. Det betyr at det ikke er endepunktene på ruten som skal vurderes, men antall anløp underveis. En raskere hurtigbåtforbindelse mellom Sandnessjøen og Bodø betinger at man får på plass et system med innmating til et mindre antall anløpssteder underveis. Det forutsettes at en slik reorganisering av ruten også inkluderer anløpene i Salten – ikke bare på Helgeland.

Det anses ikke som tilfredsstillende å starte en Bodø-reise med buss. Erfaring viser at er flere transportører involvert, så reduseres også koordineringen mellom operatørene. Med to transportmidler fra to forskjellige selskap, så er det ikke gitt at de venter på hverandre – i situasjoner med forsinkelser.

Fjordlast

Fjordlast er et sjøverts transporttilbud, subsidiert av Nfk, for å gi lokalsamfunn på øyene på Helgelandskysten et fullverdig tilbud i forhold til godstransport. Godsruten starter i Bodø, og har rute syd til Nesna. For godstransport fra Sandnessjøen fungerte "M/F Hårek" (Træna-fergen), som godsberer.

Sommeren 2007 sluttet "M/F Hårek" å anløpe Sandnessjøen. Statens Vegvesen ønsket å bruke fartøyet til sin primær oppgave – transport av passasjerer og kjøretøy til/fra Træna. Endringene i "M/F Hårek" sitt rutemønster kom etter henstilling fra Træna.

Næringslivet i Sandnessjøen, som har en stor kundeportefølje i Lurøy og Træna, kontaktet Nfk – for å få "Fjordlast" til å anløpe Sandnessjøen. Daværende fylkesråd for samferdsel, Sonja Steen (Ap) presenterte en løsning som gjorde det mulig å opprettholde og videreføre etablerte handelsmønstre.

Dessverre ble dette forslaget stoppet av fylkesråd Odd Eriksen (Ap). Argumentene som ble presentert var ikke de best underbygde, men henvisning til økonomi, budsjett, kostbare hurtigbåtruter (mye last, høyt drivstofforbruk, økte priser på drivstoff), en igangsatt gjennomgang av hele hurtigbåtnettet på Helgeland og at å fremskynde lasting i Bodø en time var umulig.

Sandnessjøen Handelsstandsforening engasjerte seg sterkt i saken, og hadde dialog med administrasjonen i fylkeskommunen, Skipper/reder på "Fjordlast" og

sentrale næringslivsaktører i "Fjordlast" sitt rutenett. Flere ruteforslag ble presentert og diskutert – også i forhold til driftskostnadene.

Etter hvert var det noen kjernepunkter som utkrystalliserte seg;

- "Fjordlast" kan ta den lossing/lasting de i dag gjør på Nesna i Sandnessjøen. All godshåndtering på Nesna er omlasting.
- Godsmengden til/fra Sandnessjøen er så stor at det ikke er økonomisk belastende for "Fjordlast" å gå hit. Er Sandnessjøen med i ruteplanen krever ikke det økt bidrag fra Nordland fylkeskommune, kun noen endringer i rutetider.
- Vanskelig å få gode svar på hvorfor "Fjordlast" må gå til Bodø, når det finnes alternative, etablerte transportruter mellom Bodø og Ørnes.

MIDLERTIDIG LØSNING

Resultatet av denne prosessen ble at Sandnessjøen fikk et ukentlig anløp av "Fjordlast" pr. uke²⁵. Dette var ikke fullt tilfredsstillende for næringslivet – sett i forhold til kundenes ønsker om leveringstid, men en klart bedre løsning enn ingen anløp.

AKTUELL SITUASJON

I den nye seilingsplanen for "Fjordlast" er Sandnessjøen fjernet. I følge signaler som leder i Sandnessjøen Handelsstandsforening, Steinar Folgerø, har fått – er det gitt politiske signaler om at Sandnessjøen ikke skal ha anløp av Fjordlast. For å kunne få varene frem til kundene har derfor næringslivet i Sandnessjøen, i samarbeid med Nor-Cargo, fått opprettet en midlertidig godsroute fra Sandnessjøen til Stokkvågen, hvor godset omlastes til "Fjordlast" og "M/F Hårek".

UBESVARTE SPØRSMÅL

En flytting av godstransport fra kjøll til bil, er det en del av Nfk's miljøpolitikk?

- "M/F Hårek" (ved Statens Vegvesen og Veolia) utførte en "gratistjeneste" for fylkeskommune ved at de tok med seg gods fra Sandnessjøen. Dette gjorde at alle leverandører på midt- og nord-Helgeland samt sør-Salten fikk samme tilbud.

Da tilbudet fra "M/F Hårek" falt bort, finner næringslivet i Sandnessjøen og politisk ledelse i flere av HALD-kommunene det rimelig at muligheten til å benytte "Fjordlast" også tilbys Sandnessjøen – som en konsekvens av at fylkeskommunen allerede subsidierer deler av regionen med fraktefartøy. Ikke minst dersom dette ikke krever økte bevilgninger, men bare omlegging av ruteplanen.

Hvis så ikke skjer – vil ikke da fylkeskommunen foreta en konkurransevridding, ved at de subsidierer godstransport i en del av området?

²⁵ Nfk har i sin kommentar til rapporten sjekket tidligere ruteplan for kystgodsruten Fjordlast og konkluderer med at Sandnessjøen fikk ikke noe ukentlig anløp av kystgodsruten.

Tallene er ikke offisielle, men det er antydning at Nordland fylkeskommune bruker 6 millioner kroner i subsidier på "Fjordlast" i året. Ville det ikke, for å unngå konkurransevridning, være naturlig å først definere geografisk område for ruteproduksjonen og så utvikle rutetilbudet – fremfor å først sette en økonomisk ramme og så se hvor langt av sted man kommer for pengene? Det er jo ikke en ferietur, men et samfunnstilbud, som skal skapes.

Argumentet om økonomi virker tynt, i og med at driveren av "Fjordlast" fant det lønnsomt å gå til Sandnessjøen på egen regning. Samtidig har Fylkesrådet gjort en ekstrabevilgning på 60.000,- for at "Fjordlast" skal kunne anløpe Sleneset.

Ekstrabevilgningen for å kunne anløpe Sleneset ble gjort med argumenter om økt næringsvirksomhet på stedet. Næringslivet i Sandnessjøen er også inne i en betydelig vekst, som også omfatter omlandet. Veksthastigheten vil bli betraktelig redusert ved at en del av kundegrunnelaget fjernes - som en følge av politiske avgjørelser på fylkesnivå.

Produksjon av hurtigbåtrutene skal snart ut på anbud. Det har kommet klare signaler om at det i anbudskriteriene ikke vil bli krevd at hurtigbåtene skal ha kraner – for lasting og lossing.

Spørsmålet som da melder seg er hvordan skal ferskvarer bli levert til øysamfunnene på Helgeland? Skal all godstransporten over på bil og ferje, med sprengt ferjekapasitet og lang ventetid som resultat?

GENERELLE UTFORDRINGER OG SPØRSMÅL

Miljøpolitikk

Å flytte gods fra båt til bil virker å være en dårlig miljøpolitikk, og i strid med hva som omfattes som fremtidens miljøpolitikk.

Distriktpolitikk

Lurøy og Træna er to kommuner hvor næringslivet er i vekst, og som har stor eksportnæring. Også i nasjonal målestokk er det bedrifter i disse to kommunene som er store verdiskapere for regionen og nasjonen. Skal veksten være best mulig krever det mulighet til å hente nødvendige innsatsfaktorer der de er tilgjengelige – til best kvalitet og pris. Dette krever som regel at det finnes flere alternative leverandører. Ved at Sandnessjøen ikke er med i "Fjordlast" sin ruteplan, reduseres denne muligheten.

Konkurransevridning

Så lenge "Fjordlast" er subsidiert av Nfk, og bare betjener deler av handelsområdet, vil det være en konkurransevridning i fordel av Bodø/Mo – på bekostning av Sandnessjøen.

Økonomi og kapasitet

Argumentene om økte kostnader ved anløp av Sandnessjøen er kanskje ikke helt kvalitetssikret. Godsmengde og omsetning viser at det trolig ikke vil være økte kostnader ved å anløpe Sandnessjøen. Heller ikke i forhold til lastekapasitet på "Fjordlast" er det dokumentert vanskeligheter.

Å anløpe Sandnessjøen vil trolig være en mer effektiv utnyttelse av "Fjordlast" enn det som er tilfellet i dag. Fartøyets kapasitet vil bli bedre utnyttet, det geografiske dekningsområdet vil øke og nettokostnadene vil ikke øke.

OPPSUMMERING

De fleste av spørsmålene kan generaliseres og samles i et hovedspørsmål;

Samferdselsløsninger et så spesielt geografisk område som Helgelandskysten – bør ikke de først og fremst utvikles etter behov – og ikke etter fastlagte rutemønstre, drivstoffpris og budsjetterrammer? Tilbudet må underordnes vedtatte budsjetterrammer, men budsjetterrammer bør ikke brukes som argument for ikke å se etter nye løsninger, som kanskje kan gi økt produksjon for hver krone fylkeskommunen bevilger til tilbudet.

Langsiktige endringer (ny infrastruktur)

TJØTTABASSENGET

Løsning på kort sikt:

Alstahaug kommune støtter det forslaget til løsning som er fremmet fra Sør-Helgeland regionråd. Denne løsningen innebærer følgende tiltak;

- Flytting av fergeleiet fra Forvik til Vistnesodden (begge i Vevelstad kommune).
- Fastlandsforbindelse Hamnøya – Vevelstad fastland.
- Tunnel under Velfjorden (fra Høyholm i Vevelstad til Horn i Brønnøy).
- Fergesambandet fra Vega flyttes fra Horn til Hamnøya.

En slik løsning vil halvere reisetiden mellom Sandnessjøen og Brønnøysund fra ca. 3 timer til omtrent 1 time og 30 minutter.

Løsning på lang sikt:

For å få redusert reisetiden mellom de to regionsentrene på Helgelandskysten ytterligere, samt redusere bruken av ferge, foreslår Alstahaug kommune følgende tiltak;

- Tunnel fra Tjøtta til Mindland.
- Fergeleie sør på Mindland, og direkterute til Hamnøya.

Denne løsningen forutsetter at fastlandsforbindelsen Hamnøya – Vevelstad og tunnel under Velfjorden er etablert.

Farleder

Denne delen av intervjuet blir oversendt Alstahaug Havnevesen.

Tuneller, bruer

Alstahaug kommune er en likestilt eier/deltager med kommunene Herøy og Dønna av dette prosjektet. Hvordan kommunikasjonen utvikles mellom disse tre kommunene har stor betydning for Sandnessjøen sin status som regionsenter. Er en slik undersjøisk tunell viktig for å skape fremtidig utvikling i Herøy og Dønna, så er den også viktig for Alstahaug (og Sandnessjøen).

Alstahaug kommune ønsker å være aktivt med og diskutere hvilke muligheter og utfordringer som FADHA gir HALD - regionen. Et tettere samarbeid i regionen innebærer at interne transportløsninger utvikles og styrkes. Foreløpig avventer Alstahaug kommune den rapporten som Nfk har bestilt fra Statens Vegvesen, knyttet til å kvalitetssikre det arbeidet som er gjort at kommunene Herøy, Dønna og Alstahaug.

For Alstahaug kommune er det viktig at en etablering av FADHA ikke påvirker fergesambandet Søvik – Austbø. Det forutsettes at tilbudet på dette sambandet videreføres, uten endring i kapasitet, åpningstid og frekvens.

4 Beskrivelse av bosetting og næringsliv på Helgeland

Nordland har av alle fylker landets lengste kystlinje, og 80% av befolkningen bor mindre enn 1000 m fra havet. Med et høyt antall øyer og fjorder blir transport på sjø svært viktig både for befolkningen og for næringslivet. Samtidig er de sjøverts samferdelstilbudene dyre i drift både mht materialkostnader og driftskostnader. Fylkeskommunen er ansvarlig for hurtig- og lokalbåttilbudet i fylket samt fylkesveifergene. I deler av fylket er strukturene for sjøverts samferdsel enkel, i andre deler av fylket betjener ferjer og hurtigbåter samme område helt eller delvis parallelt.

Å kunne tilby et godt fungerende samferdselstilbud for befolkning og næringsliv er et mål i fylkesplan for Nordland. Samtidig må dette tilbudet holdes innenfor de økonomiske rammer som er gitt av fylkestinget. Fylkesrådet ønsker å se alle ruter i sammenheng i forhold til behov og geografiske nedslagsfelt for båtrotene, for å kunne optimalisere effekten av de kroner som settes inn i kjøp av båtrotene. Dette krever en gjennomgang av dagens tilbud, sett i sammenheng med de behov som den enkelte kommune og næringslivet har.

Fylkesrådet tar i første omgang tak i denne problemstillingen knyttet til Helgelandskysten, da dette er et område hvor sjøverts kollektivtrafikk er avgjørende for den regionale utvikling samt at ferjer og hurtigbåter går til dels parallelt. I tillegg er det registrert en ikke ubetydelig ressurskamp mellom enkeltkommunene.

Dagens båt- og fergeruter skal tas som utgangspunktet. Det forutsettes at en ikke skal øke kostnadene utover det som er bevilget til ferjer og båtrotene på 2010 budsjettet. Samtidig ønsker fylkesrådet å være åpen for at prosessen kan avdekke udekkede behov som er av så stor betydning at dette må løstes inn i framtidige økonomiplandiskusjoner.

4.1 Studieområdet

Studieområdet er avgrenset til 13 kystkommuner i Sør-Helgeland:

1. Bindal
2. Sømna
3. Brønnøy
4. Vega
5. Vevelstad
6. Alstahaug
7. Dønna
8. Herøy
9. Leirfjord
10. Nesna
11. Træna
12. Lurøy
13. Rødøy

Av de 13 kommunene er fire av kommunene (Bindal, Sømna, Brønnøy og Alstahaug med regionhovedstedene Brønnøysund (Brønnøy) og Sandnessjøen

(Alstahaug)) nær knyttet opp til vegsystemet i Norge. Disse er ikke som de 9 andre en helt eller delvis avhengig av sjøverts transporter.

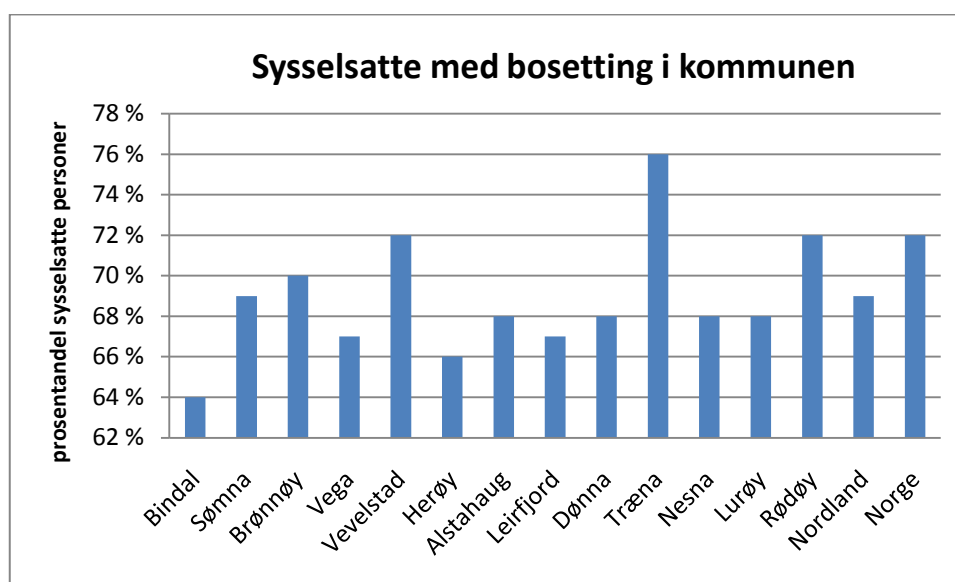
Vi vil se på de 9 kommunene som må sies å være enten helt eller delvis avhengig av sjøtransport for å kunne betjene hele befolkningen med et offentlig transporttilbud.

5 De enkelte kommuner

For hver kommune er det tatt med spredningen av befolkningen etter grunnkrets og dessuten fordelingen av sysselsettingen (antall personer) på 7 økonomiske sektorer. Disse er jordbruk og skogbruk, fiske, fangst og akvakultur, industri inklusive olje og bergverk, bygge- og anleggsvirksomhet, varehandel, privat tjenesteyting og offentlig sektor som omfatter offentlig administrasjon og forsvar (vesentlig kommuneadministrasjon²⁶), undervisning, helsetjenester, pleie og omsorgstjenester i institusjon, sosiale omsorgstjenester uten botilbud, kunstnerisk virksomhet og underholdningsvirksomhet og drift av biblioteker og annen underholdningsvirksomhet.)

Det som er kalt "offentlig sektor" er en stor aktivitet som dekker mange aktiviteter i kommunene som for det meste har et persontransportbehov. De øvrige næringene har ved siden av persontransport også et vesentlig behov innen godstransport.

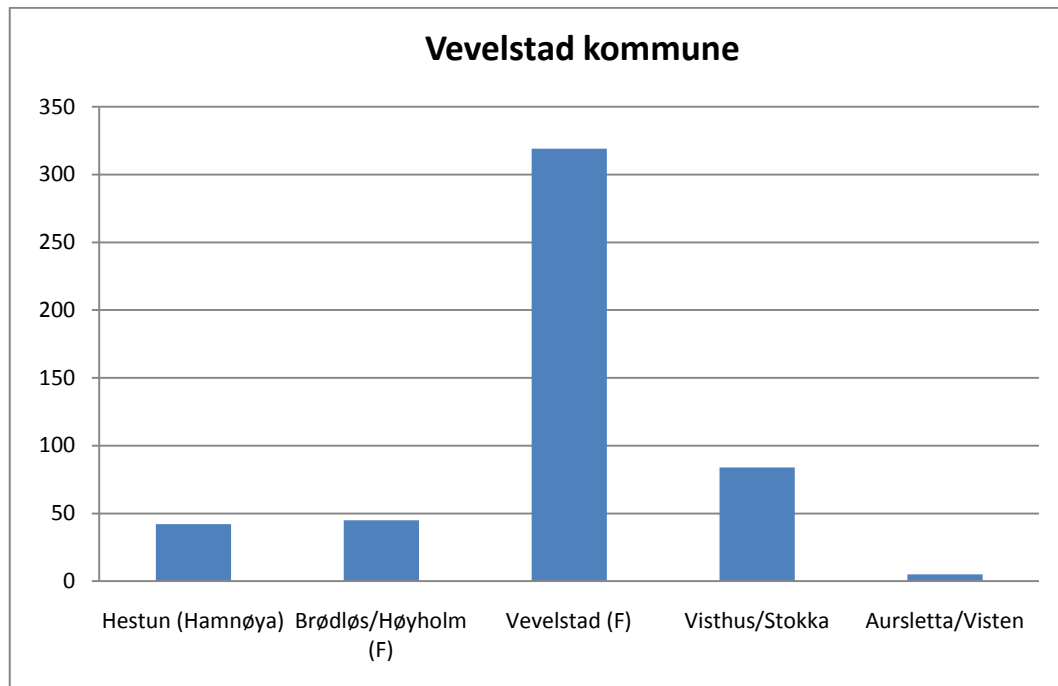
Det hører med en oversikt som viser andelen sysselsatte i forhold til antall bosatte



Figur V5.1 Andelen sysselsatte i kommunene på Helgeland sammenlignet med tilsvarende tall for Nordland fylke og hele landet. 2009. Kilde SSB.

²⁶ For Brønnøy er Brønnøyregisteret også med her.

5.1 Vevelstad

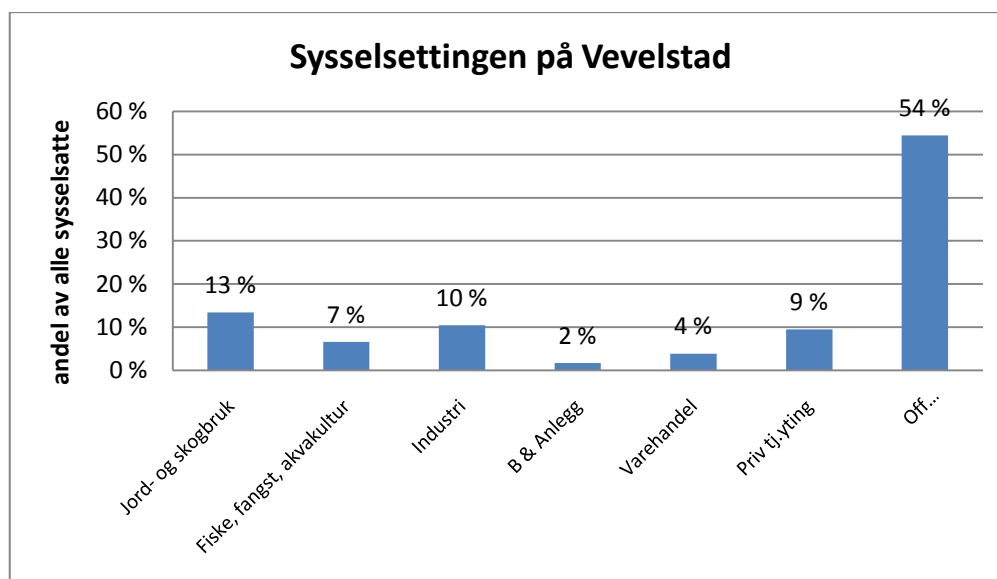


Figur V5.2 Bosettingen på Vevelstad kommune etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. (Grunnkretser med F i parentes betyr at bosettingen er bosatt på fastlandet.) Kilde SSB

Hamnøya er en øy som er helt avhengig av sjøverts transport. Det er også de to siste områdene som er vegløse i den forstand at de ikke er inkludert i neo sammenfattende vegsystem.

På Vevelstad er derfor 81 % av kommunens befolkning bosatt på fastlandet, mens 19 % er bosatt har ikke noen vegtilgjengelighet. Men også de 81 % er helt avhengig av å benytte ferger for å komme til en annen kommune. En må derfor si at Vevelstad kommune er 100 % avhengig av sjøverts transporter.

Vevelstad har muligheter for en fastlandsforbindelse til Horn i Brønnøy kommune. Denne har TØI foretatt en nyttekostnadsanalyse av og er kommet til at den er samfunnsøkonomisk lønnsom (Jean-Hansen, 2007). Nyttekostnadsbrøken er beregnet til om lag 0.



Figur V5.3 Fordelingen av antall sysselsatte personer på Vevelstad. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

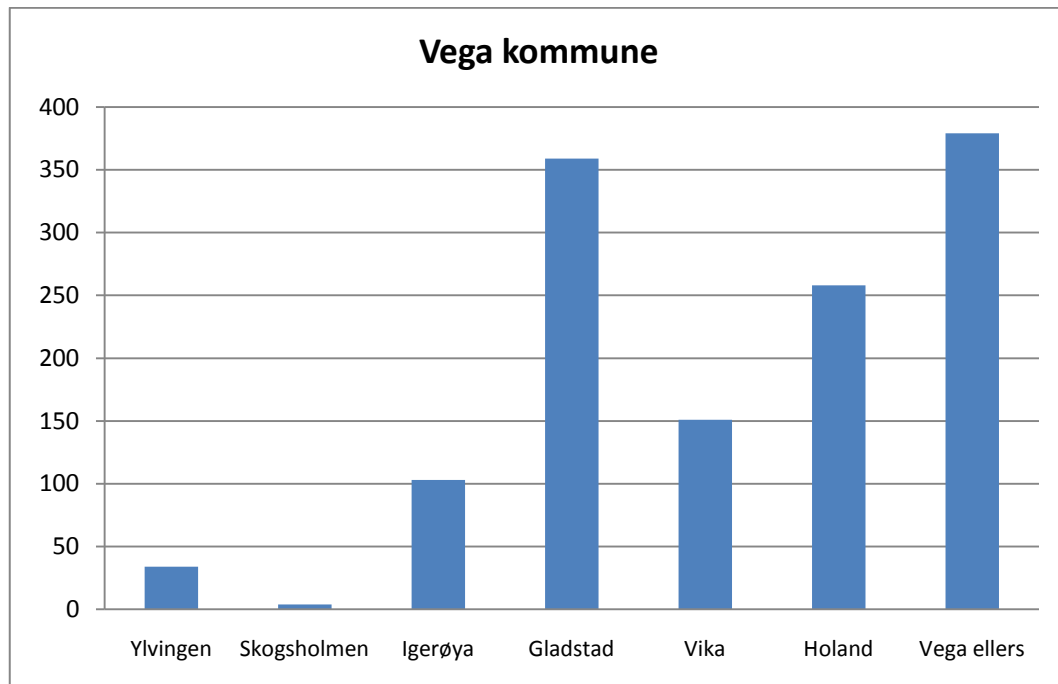
Dess høyere andelen innen offentlig sektor er i en kommune, dess mer sårbar er kommunen for private ressurser og vekstpotensial og nyskapning av aktivitet.

På Vevelstad er andelen av offentlig sysselsatte 54% av alle sysselsatte i kommunen. Andelen innen jord- og skogbruk ligger på 13 %. Dette er den høyeste blant alle de 13 kommunene innen Helgeland. Det betyr igjen at det er mange gårdsbruk (melkebruk og dessuten kjøtt og gris) på Vevelstad. Disse har et transportbehov med for inn og transporter av levende dyr og melk ut.

Dette gjelder både over begge fergene som trafikkerer Vevelstad ”i hver ende av kommunen ”Horn-Andalsvåg” og ”Forvik – Tjøtta”. (Jean-Hansen 2007)

5.2 Vega

Øy kommunen Vega er 100 % avhengig av sjøverts transport.

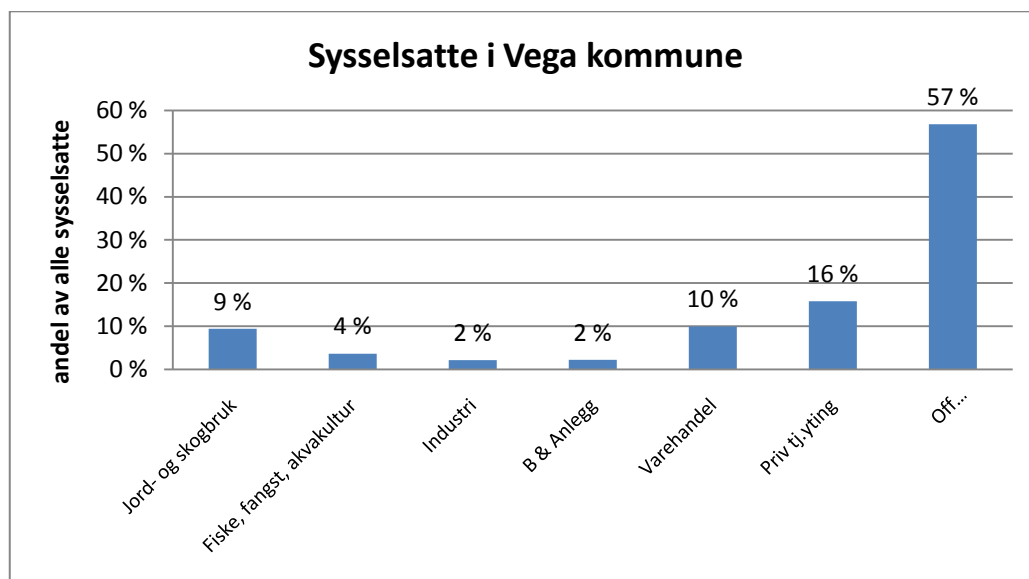


Figur V5.4 Bosettingen på Vega kommune etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

Vega kommune er en øy kommune der bosettingen er spredt på 3 øyer som er foruten selve Vega (97 % av bosatte innen kommunen). Ylvingen (3 %) og Skogsholmen (under 1 %).

Vega vil være en øykommune i all overskuelig fremtid. Avstanden til fastlandet er stor, og det er ingen planer om noen fastlandsforbindelse.

Sysselsettingen på Vega viser at den offentlige andelen av alle sysselsatte er høy.

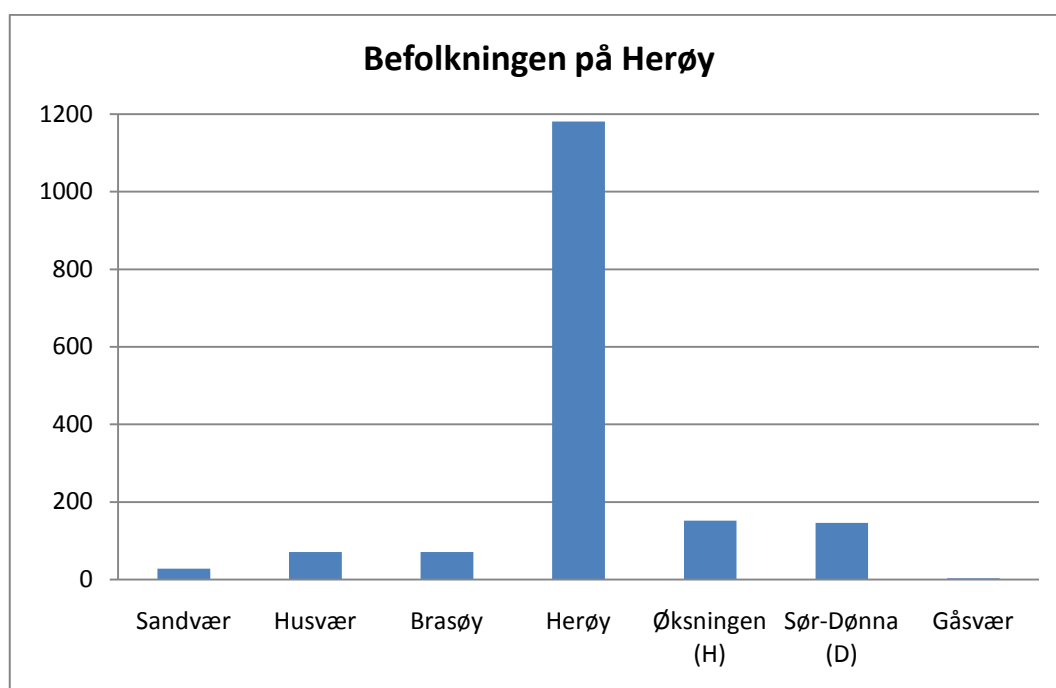


Figur V5.5 Fordelingen av antall sysselsatte personer på Vega. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

På Vega er andelen av offentlig sysselsatte 57 %.(andelen for Sør-Helgeland er 51 %). Dette er den høyeste andelen innen denne sektoren blant alle de 13 kommunene på Helgeland. Også på Vega er andelen innen jord- og skogbruk større enn ellers på Sør-Helgeland. Andelen er 9 % her mens den er 5 % i gjennomsnitt for alle de 5 kommunene på Sør-Helgeland.

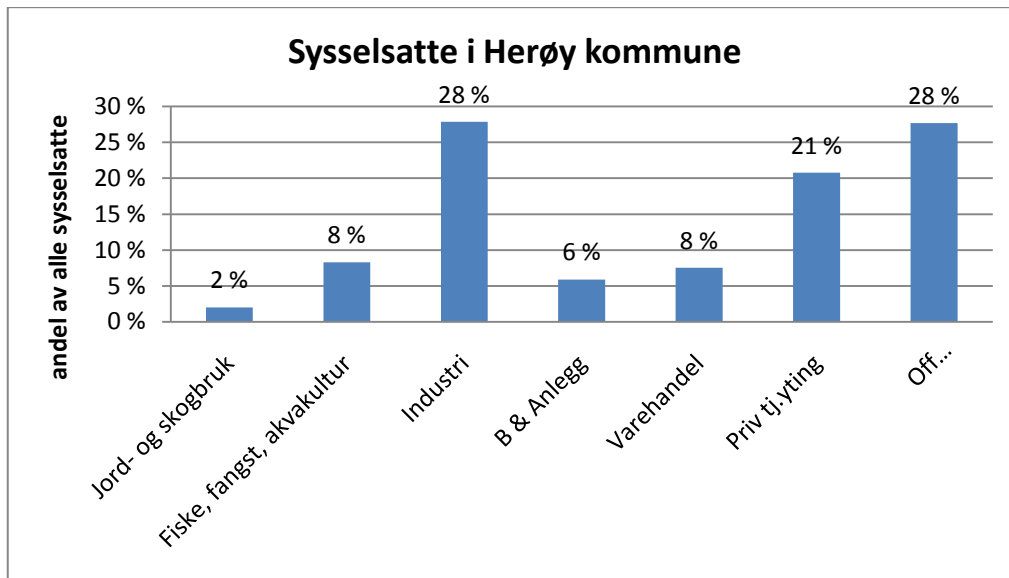
5.3 Herøy

Herøy kommune er en øy kommune der bosettingen er spredt på 5 øyer som er foruten selve Herøy inkludert Øksningen og Sør-Dønna som er forbundet med bru til kommunesenteret Silvalen (90 % av bosatte innen kommunen). På de 4 andre øyene Brasøy (4%) Husvær (4 %) og Sandvær (2 %) og til sist Gåsvær (under 1 %). Brua binder de to kommunene Herøy og Dønna sammen.



Figur V5.6 Bosettingen på Herøy kommune etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde: SSB

Det er foretatt en studie av å få en tunnel over til fastlandet Alstahaug fra Herøy eller Dønna (FADH - Fastlandforbindelsen Dønna Herøy). Det vises til tidligere drøfting av FADH i rapporten.



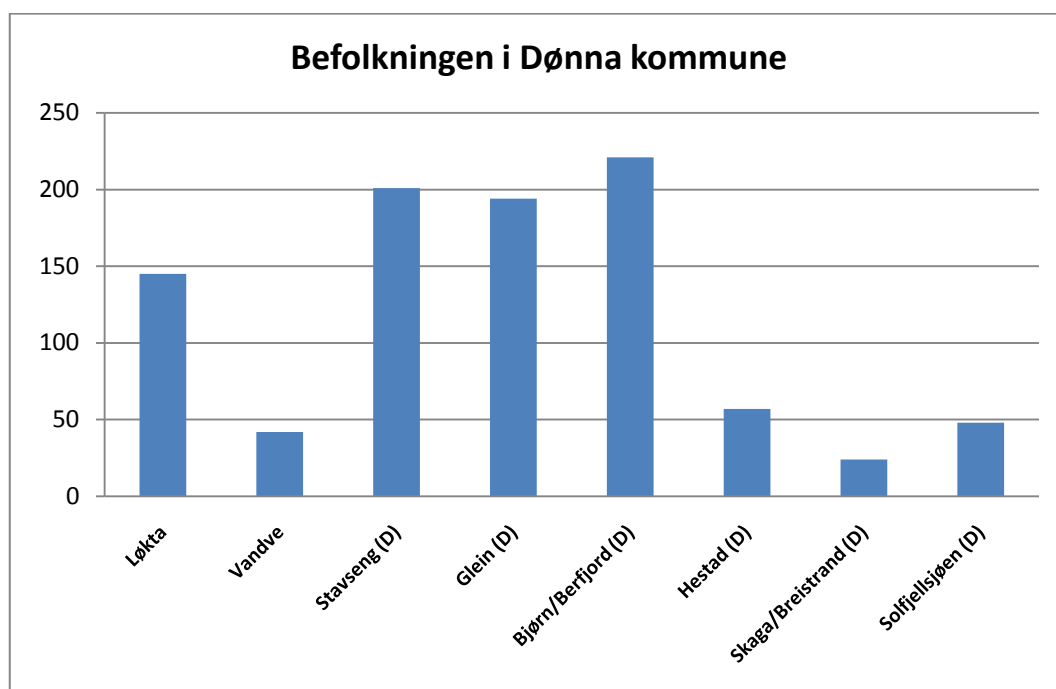
Figur V5.7 Fordelingen av antall sysselsatte personer på Herøy. 4 kv 2009.

Kilde: Bedriftsregisteret til SSB.

Andelen offentlig sysselsatte personer er bare 28 % på Herøy. Dette er den klart laveste andelen blant alle de 13 kommunene. Andelen innen industri (næringsmiddelindustri) er en av de to klart høyeste blant alle kommunene på Helgeland ved siden av Træna kommune.

5.4 Dønna

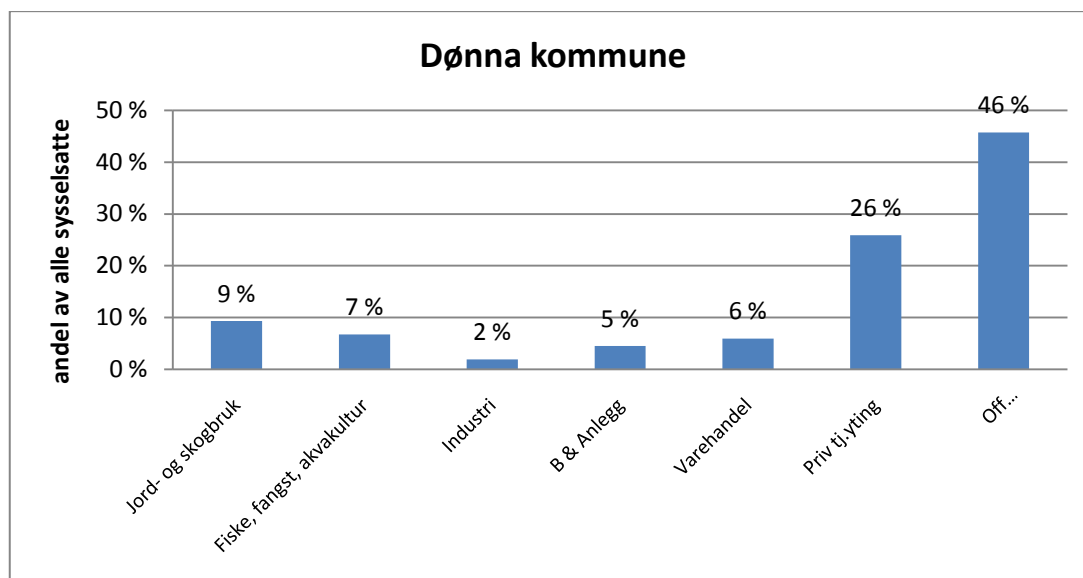
Befolkningen er fordelt på 3 øyer hvorav 87 % bor på hovedøya Dønna som henger sammen med Herøy med en bro.



Figur V5.8 Bosettingen på Dønna kommune etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. (D står for Dønna. Løkta og Vandve er øyer i Dønna kommune.)

Kilde: SSB

55 % av befolkningen bor på nordvest på Dønna. Det betyr at avstanden til Herøy kan bli opptil 50 km fra Stavseng eller Glein til Herøy (Silvalen). Veien er svingete og smal slik at en må begrense hastigheten. Dette gjør at dagpendling over fergesambandet Flostad – Søvik har få dønnaværinger med.



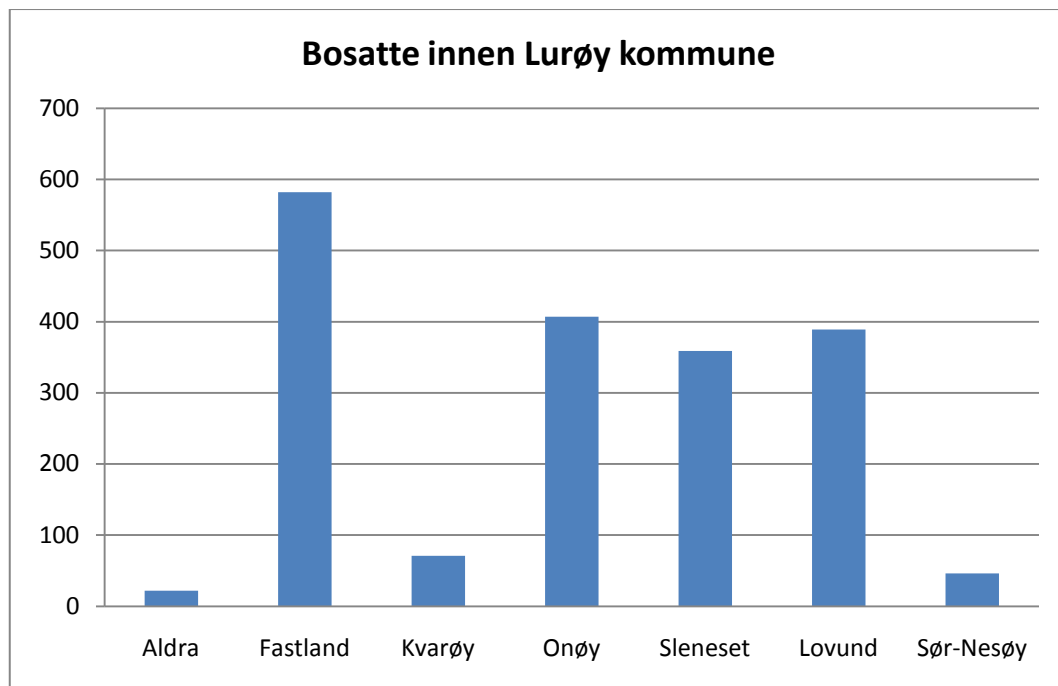
Figur V5.9 Fordelingen av antall sysselsatte personer på Dønna. 4 kv 2009.

Kilde: Bedriftsregisteret til SSB.

Det er mye jordbruk på Dønna med tilsvarende for transporter av produkter inn med for og tilsvarende ut med melk og levende dyr. Andelen offentlige tjenester Dønna ligger på gjennomsnittet av alle de 13 kommunene på Helgeland.

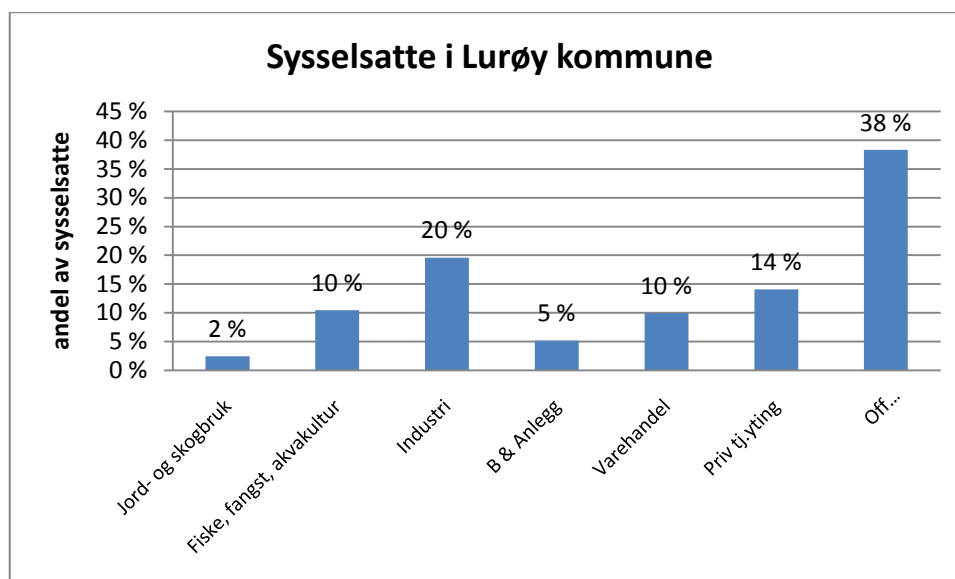
5.5 Lurøy

Bosettingen er spredd på 6 øyer og på fastlandet (31 % av innbyggerne i kommunen). På Onøya der kommunesenteret ligger bor 22% av befolkningen på Lurøy, mens på Lovund (21%) og Sleneset (19%) er det også vesentlige bosettinger. Lurøy har en svært spredd bosetting mer enn en finner kanskje i noen kommune i Norge.



Figur V5.10 Bosettingen i Lurøy kommune etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

De tre mindre øyene Aldra, Kvarøy og Sør-Nesøy bosetter om lag 140 personer eller vel 7 % av befolkningen på Lurøy. Nesøya og Hestmona er delt mellom Lurøy og Rødøy kommune.

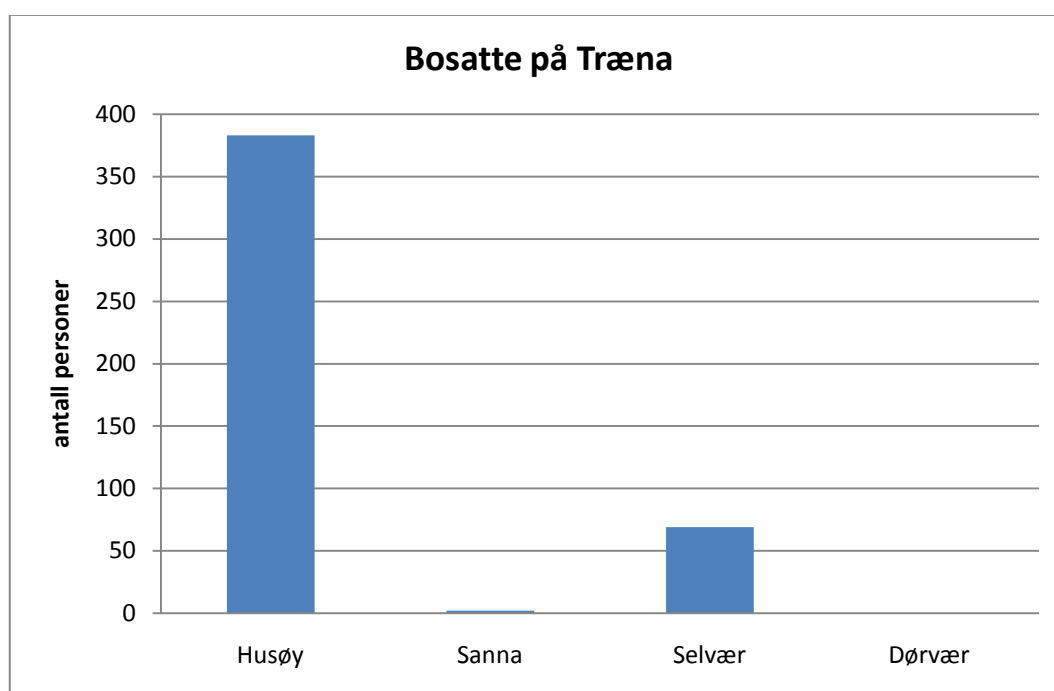


Figur V5.11 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Lurøy. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Det er lav andel innen offentlig sektor, mens det er mange sysselsatt innen fiskeoppdrett og industri (slakt av fisk er næringsmiddelindustri). Jordbruk på Lurøy har en svært lav andel tilsvarende den på Herøy. Nærings sammensetningen mellom Herøy, Lurøy og Træna er nokså lik med høy andel innen fiskeoppdrett og industri, mens den offentlige andelen av antall sysselsatte på Dønna er lav.

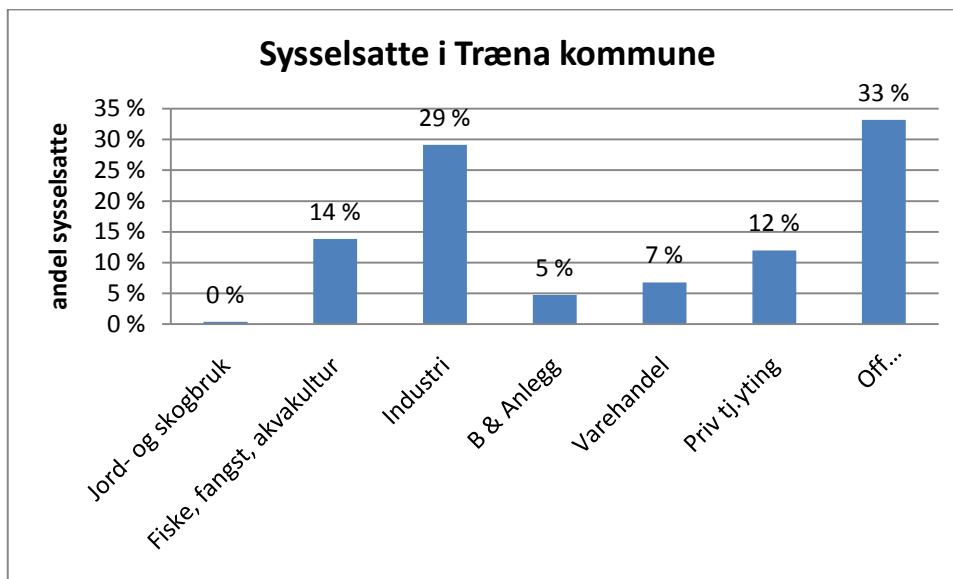
5.6 Træna

Øysamfunnet Træna er 100 % avhegnig av sjøverts transport både til og fra kommunen og fastlandet og innen de tre bosatte øyene. I tillegg er det feriehus (fraflyttede boliger) på flere av de ubebodde øyene.



Figur V5.12 Bosettingen Træna etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

De fire øyene som er tatt med er en uten bosetting. Dørvær og Selvær er samme grunnkrets men består av to forskjellige øyer liggende flere sjømil fra hverandre. På Sanna er det bosatt bare 2 personer i følge SSB, mens det på Selvær har en befolkning på 69 personer.

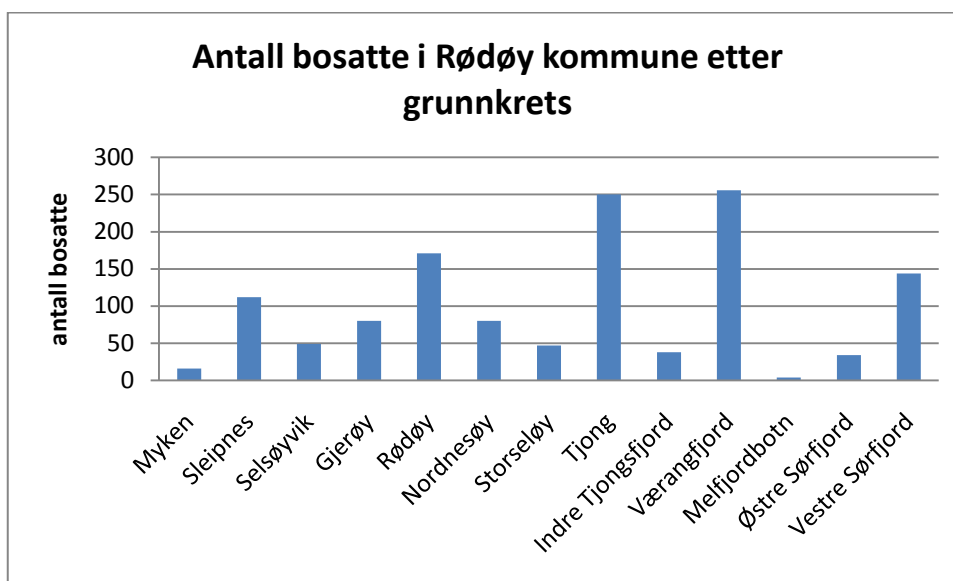


Figur V5.13 Fordelingen av antall sysselsatte personer på Træna. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Bedriften Sjøsett Pelagisk og Sjøsett Torsk har det helt vesentlige av sysselsettingen på Træna. Samfunnet er bygd opp rundt disse bedriftene. Samlet aktivitet fra disse betyr om lag at annenhver er sysselsatt her, mens den andre halvparten betjener samfunnet med privat og offentlig tjenesteyting.

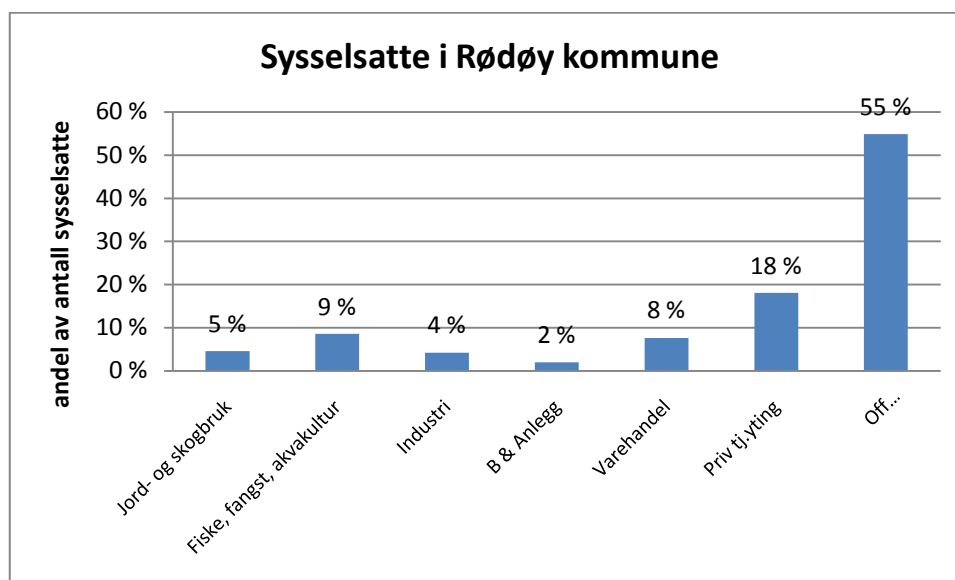
5.7 Rødøy

Rødøy kommune er lokalisert lengst nord på Helgeland og er delvis lokalisert på fastlandet, men også på en del øyer utenfor.



Figur V5.14 Bosettingen på Rødøy etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

Kommunesenteret ligger på Vågaholmen i Indre Tjongsfjorden. Bosettingen er kommunen er spredd over fastland (56 % av alle bosatte), mens resten 44% er fordelt på 7 øyer. En del av stedene på fastlandet er veiløse og derfor helt avhengig av sjøtransport. Kommunen må sies å ha en svært spredd bosetting.

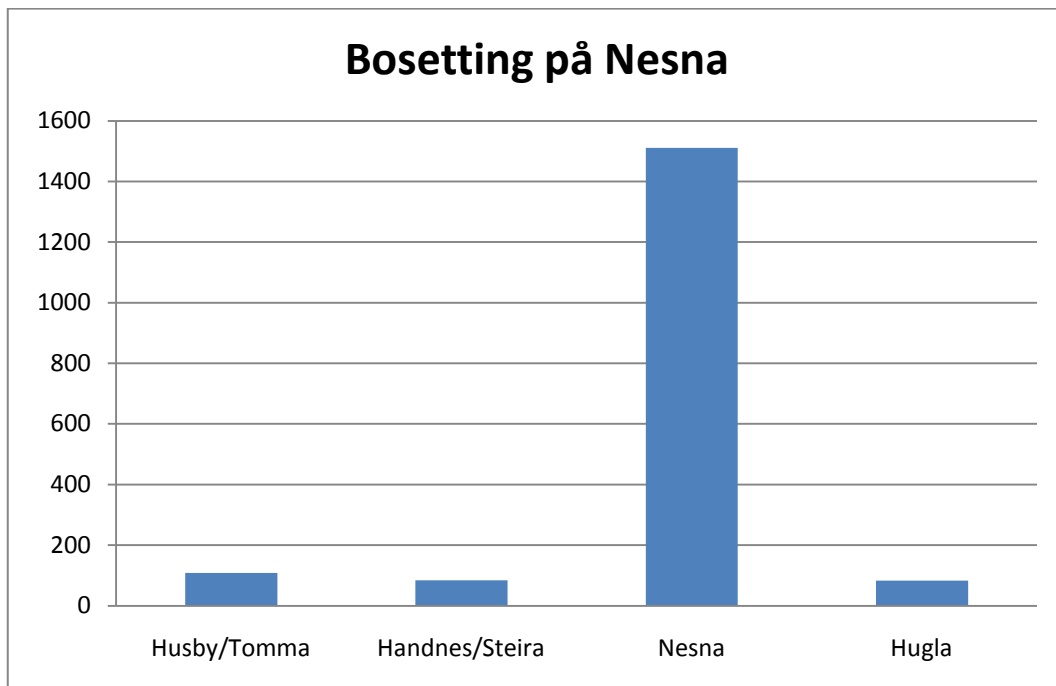


Figur V5.15 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Rødøy kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Rødøy har som Vevelstad og Vega en høy andel innen offentlig tjenesteyting og lav andel av sysselsettingen innen jordbruk, industri, bygge og anleggsvirksomhet.

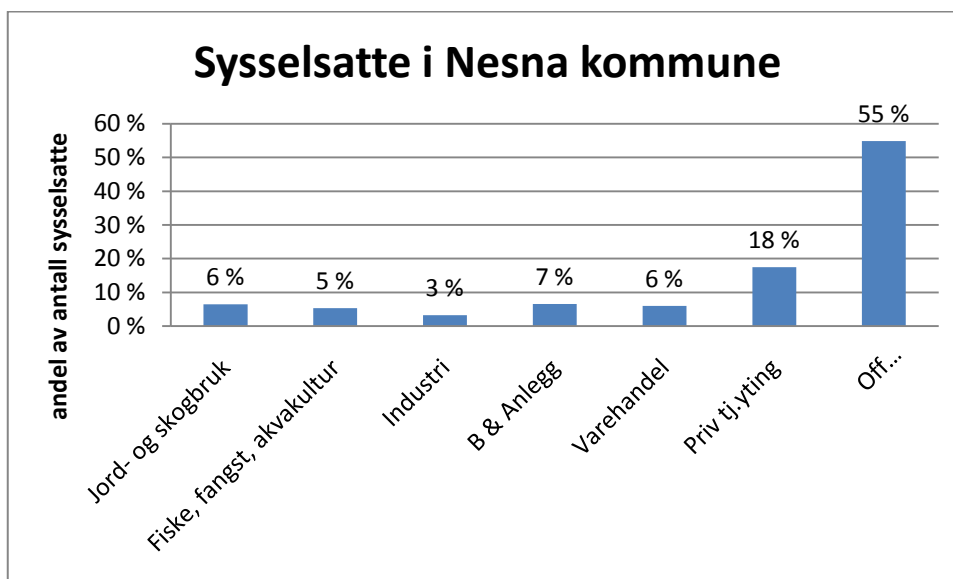
5.8 Nesna

Nesna er en øy kommune med bosetting på 4 større øyer. Kommunen er derfor helt avhegning av sjøverts transporter.



Figur V5.16 Bosettingen på Nesna etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

De fleste (85%) er bosatt på selve Nesna (Nesnastranda, Sandnes-Mehus foruten selve Nesna). Resten er bosatt på de 3 øyene som vist på figuren over. Disse fordeler seg med om lag med 5 % av befolkningen i kommunen på hver av disse øyene.



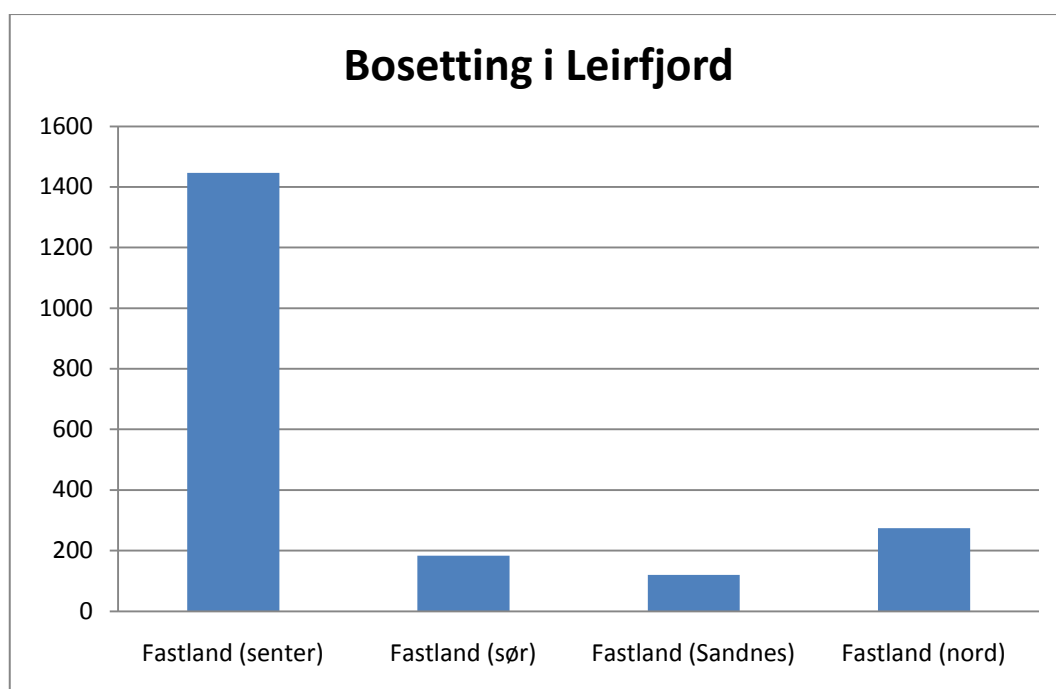
Figur V5.17 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Nesna kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

På Nesna er det noe mer jordbruk enn ellers blant kommunene på Helgeland. Det betyr at kommunen har mye transporter av melk og levende dyr ut av kommunen

og en del transporter med før inn. Det er også høyere andel av akvakultur enn gjennomsnittet for Helgeland. Andelen offentlig sektor utgjør en vesentlig andel av antall sysselsatte. Andelen er faktisk blant de fem høyeste andelen av de 13 helgelandskommunene.

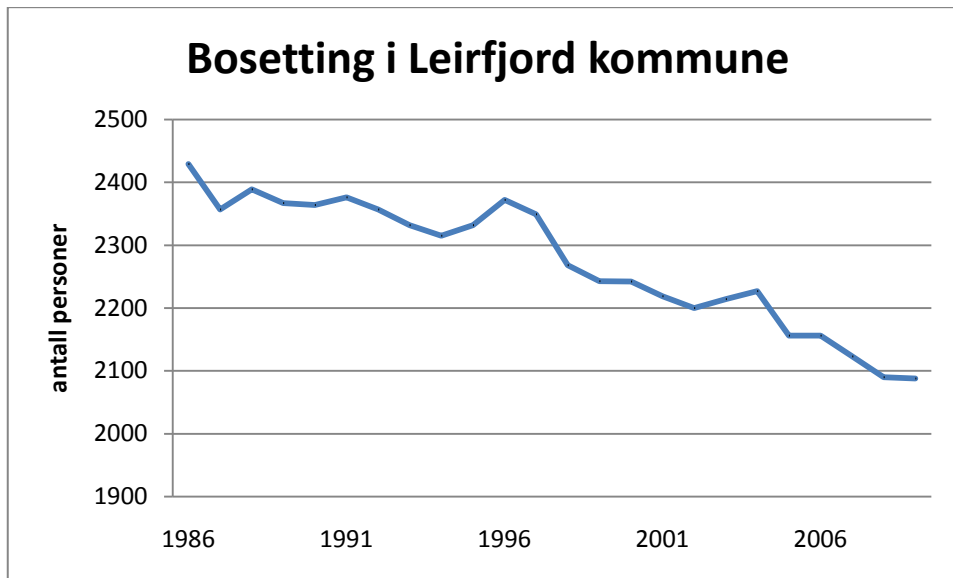
5.9 Leirfjord

Etter at Helgelandsbrua ble åpnet i 1991 har utviklingen i bosetting medført at Leirfjord har blitt en forstad til Sandnessjøen. Brua er 1065 meter lang med en høyde 45 m over havet. Helgelandsbrua har betydd mye for utvikling og bosetting for Leirfjord kommune. Brua var nedbetalt i 2005 og kan nå passeres uten bompenger.



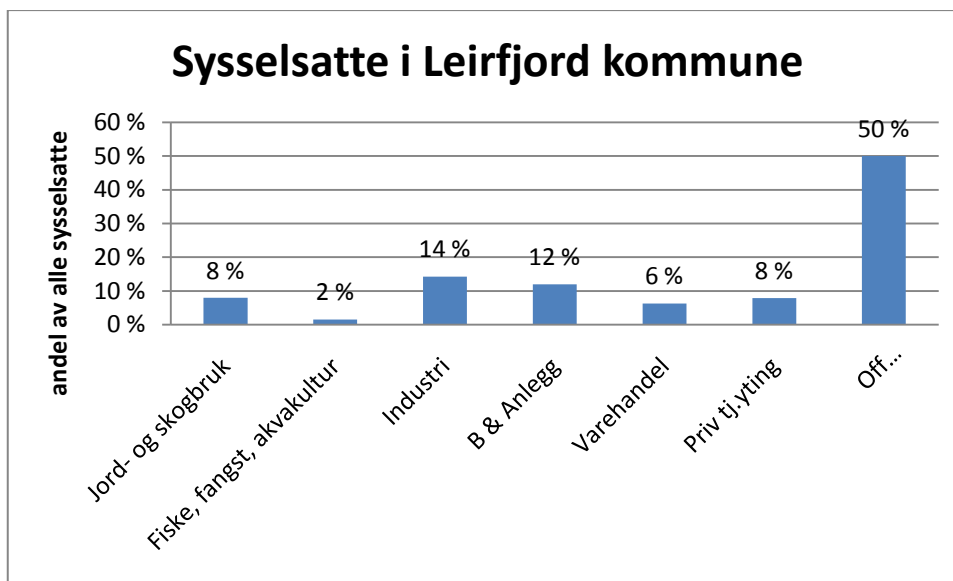
Figur V5.18 Bosettingen i Leirfjord etter grunnkrets. Antall personer. 4. Kv 2009. Kilde SSB

Leirfjord har ikke bosetting på noen øyer, men er spredt over et stort område med bosettinger på begge sider av både Vefsnfjorden (Hellesvik, Sund og Dagsvik) og Botnfjorden (kommunesenteret Leland med flere steder på denne halvøya). Nær 70 % av befolkningen bor i nærheten av kommunesenteret, mens bare 28 % av befolkningen bor på selve Leland/Tømmervik. Resten er spredd på bosettingene ellers i kommunen.



Figur V5.19 Bosetting i Leirfjord kommune 1986-2009. Kilde SSB

Folketallet hadde en markert økning etter at Helgelandsbrua hadde vært åpnet noen år. Men det er vel riktigere å si at nedgangen i befolkningen stoppet opp i noen år. I 1996 og 1997 5 år etter brua ble åpnet var antall bosatte i kommunen på høyde med folketallet i slutten av åttiårene før brua ble åpnet i 1991.



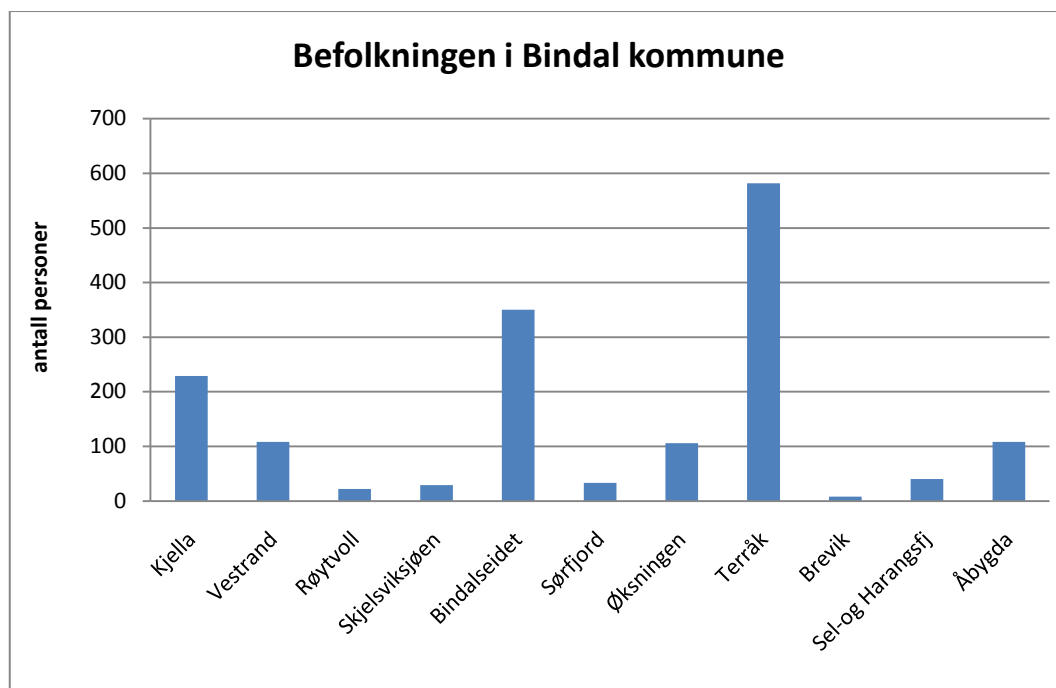
Figur V5.20 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Leirfjord kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Leirfjord kommune er en kommune med mye jordbruk og en god del industrivirksomhet (gjennomsnittet for hele Helgeland ligger på 8 %, mens Regionen Helgeland ligger noe høyere 10 %). Leirfjord kommune ligger langt over disse gjennomsnittene. Leirfjord kommune har spesielt høy andel sysselsatte innen bygge- og anleggsnæringen. Dette er klart høyest av alle helgelandskommunene som ligger rundt 6 % eller halvparten av andelen i Leirfjord.

5.10 De øvrige 4 kommunene på Helgeland

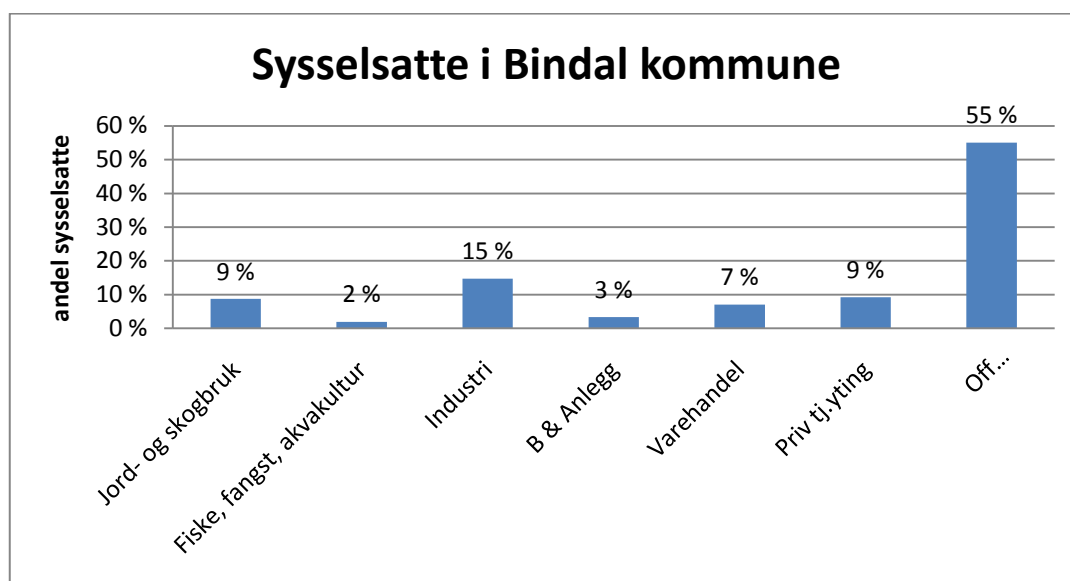
Vi at med de samme figurene for de resterende 4 kommunene som ikke er omtalt som særlig utsatte kystkommuner mht sjøtransport.

5.10.1 Bindal



Figur V5.21 Bosetting i Bindal kommune 1986-2009. Kilde SSB

36 % av de bosatte i Bindal bor i kommunesenteret Terråk.

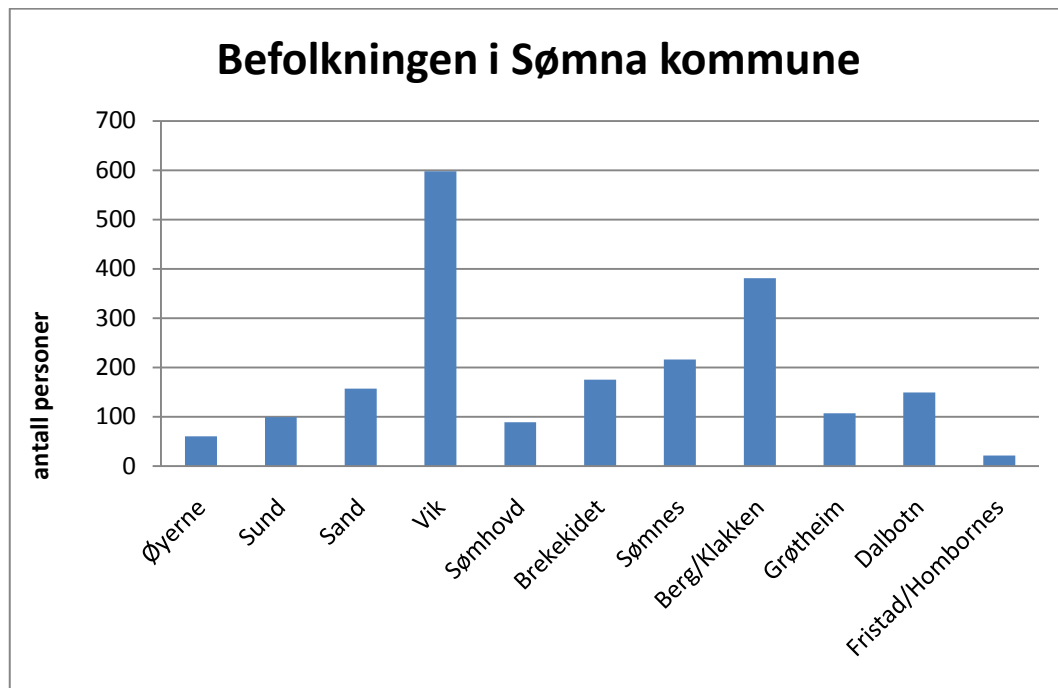


Figur V5.22 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Bindal kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Bindal kommune er blant de kommunene som har høy andel sysselsatte innen industri. Sysselsettingsandelen innen industri for hele Helgeland er til sammenligning på 8 %.

Andelen i offentlig sektor utgjør en vesentlig andel av antall sysselsatte. Andelen er faktisk blant de fem høyeste andelene av de 13 helgelandskommunene.

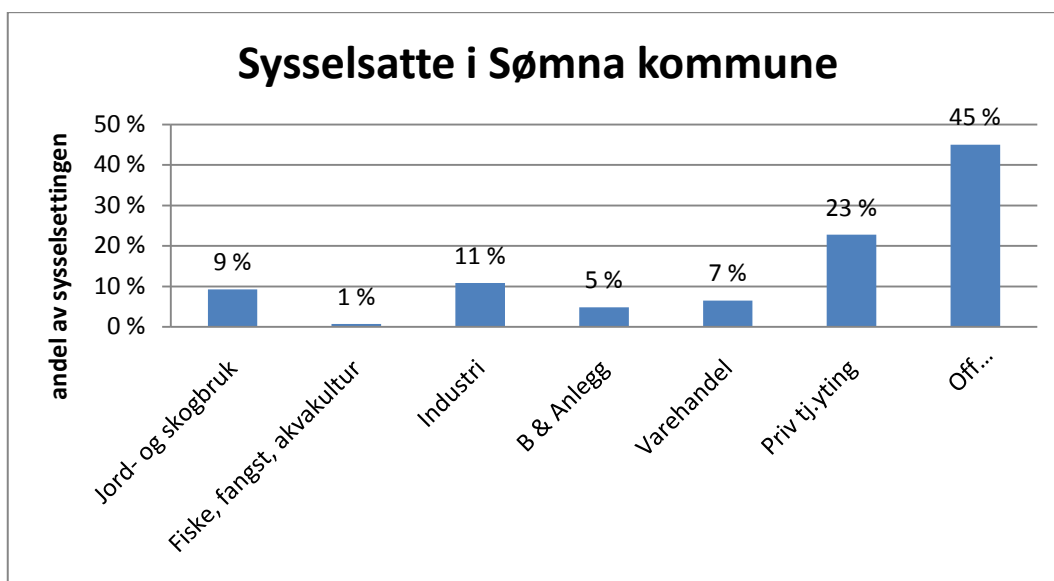
5.10.2 Sømna



Figur V5.23 Bosetting i Sømna kommune 1986-2009. Kilde SSB

Sømna kommune har spredt bosetting. Bare 29 % av befolkningen bor på Vik (Østre, vestre eller midtre Vik).

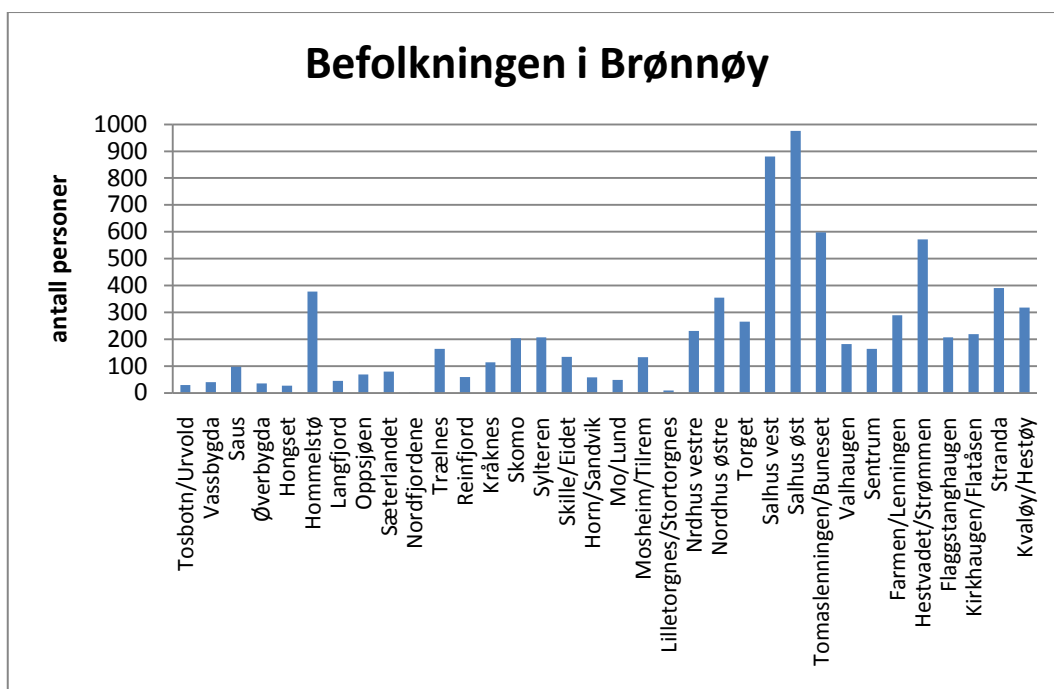
Sysselsettingen i Sømna har relativt sett en del jordbruk og dessuten en del industri som er særlig næringsmiddelindustri og en større bedrift innen plastvareindustri og noe maskinindustri.



Figur V5.24 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Sømna kommune, 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

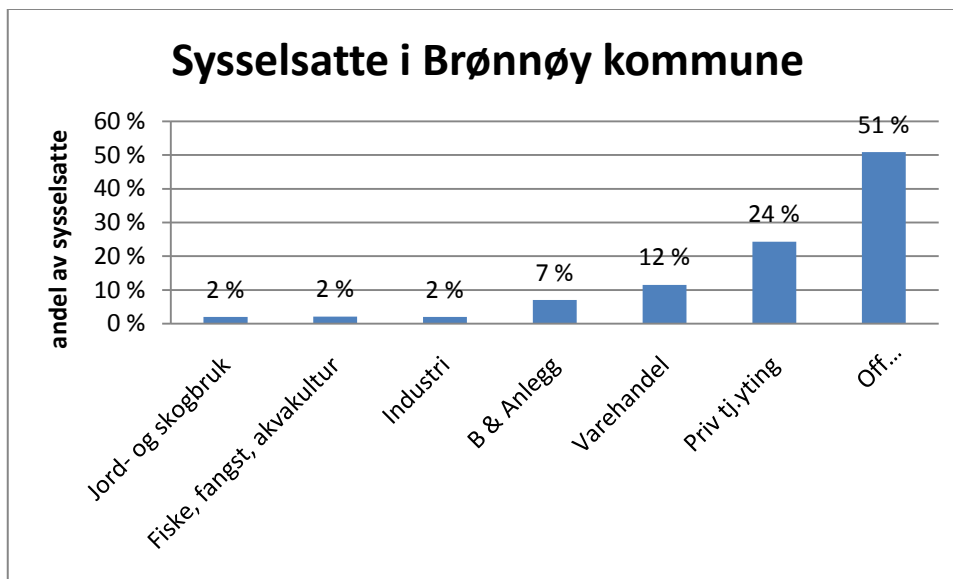
5.10.3 Brønnøy

Brønnøysund er det største tettstedet i Sør-Helgeland.



Figur V5.25 Bosetting i Brønnøy kommune 1986-2009. Kilde SSB

Bosettingen i selve tettstedet Brønnøysund omfatter om lag 15 grunnkretser av i alt de 34 grunnkretsene i Brønnøy kommune. I folketall utgjør Brønnøysund 59 % av befolkningen i Brønnøy kommune (4509 av i alt 7597 innbyggere).

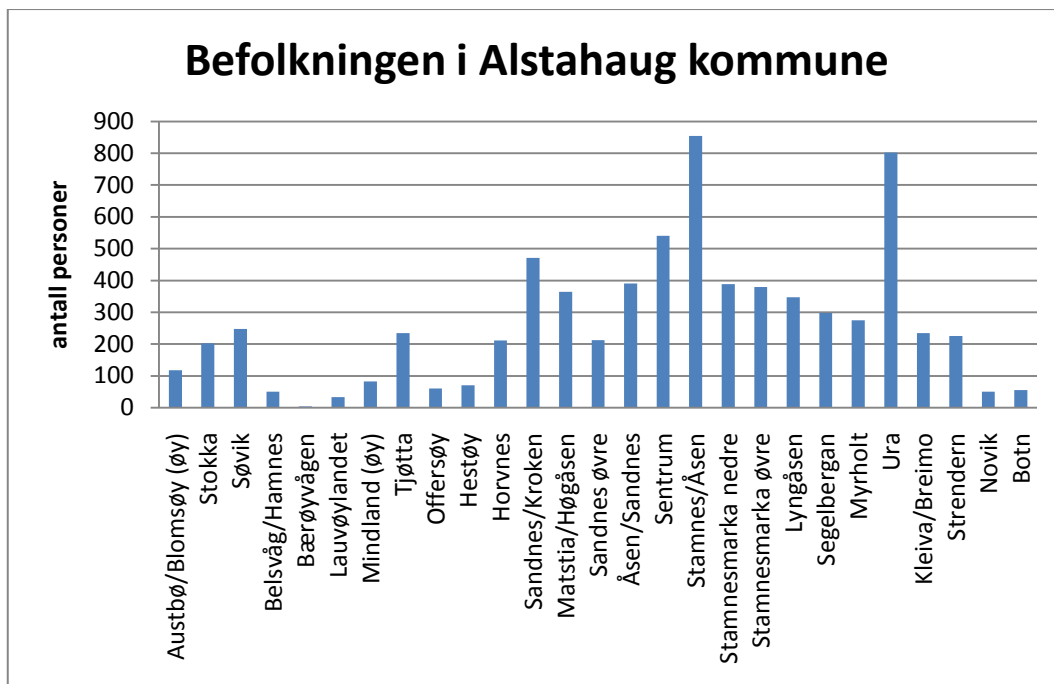


Figur V5.26 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Brønnøy kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Det er høyere andel av sysselsatte innen varehandel og særlig innen privat tjenesteyting i Brønnøy enn i kommunene ellers på Helgeland. Industrierarbeidsplasser er det få av i Brønnøy kommune vesentlig innen næringsmiddel og dessuten noen innen bergverksdrift.

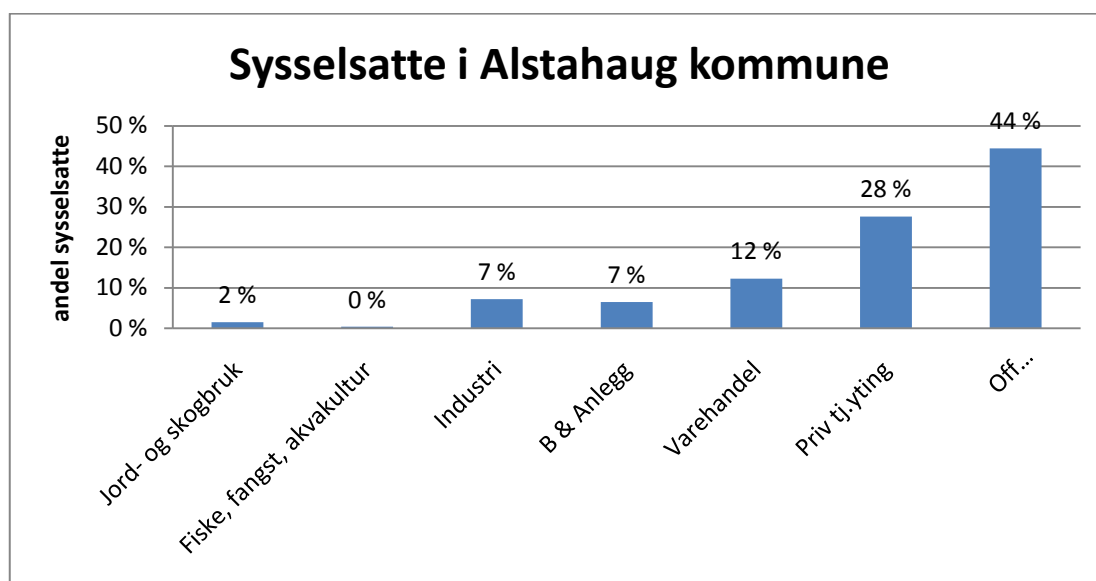
5.10.4 Alstahaug

I Alstahaug kommune ligger det største tettstedet på ytre Helgeland Sandnessjøen med 5711 innbyggere av i alt 7208 innbyggere i kommunen. Det vil si at 80 % av befolkningen i kommunene bor i Sandnessjøen.



Figur V5.27 Bosetting i Alstahaug kommune 1986-2009. Kilde SSB

Det er bosetting på to øyer med begge om lag 100 innbyggere (Austbø/Blomsøy og Mindlandet). På begge øyene er det fergeteie og –anløp.



Figur V5.28 Fordelingen av antall sysselsatte personer i Alstahaug kommune. 4 kv 2009. Kilde Bedriftsregisteret til SSB.

Det er høyere andel av sysselsatte innen varehandel og særlig innen privat tjensteyting i Alstahaug enn i kommunene ellers på Helgeland. Dessuten er industrisysselsettingen høyere enn i Brønnøy kommune som er den andre store kommunen på Helgeland. Men dette er ikke bare næringsmiddelindustri i Alstahaug, men betydelig maskin – og metallvareindustri på Horvnes.